航空ファン

November 1993

11

MIG-29 INDIAN AF

インド空軍のMIG-29, P-2J空撮

NATO軍緊張, ボスニア問題リポート

特集 トムキャットの眼TARPS

エアプレーンズダイジェスト/SH-2シースプライト

連載●第二次大戦日本機, 世界のエース列伝, UFOと飛行機

地域紛争に対応する新しいかたちの
海軍多目的戦闘飛行隊

BOMBCAT TARPS
VF-84

Photography by Joe Cupido

その垂直尾翼に描かれた派手なドクロの海賊旗マークから，日本のファンにも人気のあるF-14飛行隊，VF-84"ジョリーロジャーズ"。同隊は1980年代前半，消えゆくRF-8G，海兵隊のRF-4Bなどの後継となるべく開発されたTARPS（戦術航空偵察ポッド・システム）仕様のF-14Aを装備，以来空対空任務とともに偵察任務も担っているが，USSセオドア・ルーズベルト（CVN-71）に搭載されるCVW-8（第８空母航空団）の中での役割はそれだけにはとどまらず，近年ではいわゆる"ボムキャット"，攻撃飛行隊としての顔も持つ。

このような飛行隊はほかにもCVW-5に所属するVF-154などいくつか見られるが，これは軍備の縮小をうけ，空母航空団の合理化を進めた結果といえる。A-7に替わりF/A-18が配備されたこと，A-6が今世紀中に退役することなど，今後は単一目的にしか使えない機種を，せまい飛行甲板から減らしていく方向にあり，F-14もその例外ではないというわけだ。こうしたなかで，太平洋のVF-213（CVW-11）と大西洋／地中海のVF-84は，紛争地域に展開するための新部隊，SPMAGTFを搭載するため，空団に残された唯一の戦闘飛行隊となった。各航空団には海兵隊を含むF/A-18飛行隊３個も配置されてはいるが，同機の任務はもっぱら攻撃であり，こと制空戦闘と偵察任務に関しては，戦闘飛行隊の負担は重い。

３月11日，ルーズベルトとともにアメリカを出発したCVW-8は，アドリア海からボスニア・ヘルツェゴビナ上空での監視飛行"オペレーション・ディナイフライト"に参加した初の空母航空団となった。展開中，直接戦火を交じえこそしなかったが，VF-84のF-14A TARPSは米軍唯一の写真偵察機として，セルビア人勢力の監視飛行にも従事している。

← 艦内のVF-84レディールームでくつろぐエビエーターとRIO。部屋の中にはスコードロンカラーの黒／黄とドクロのマークが目立つが，このマークは第二次大戦中に名を馳せた飛行隊，VF-17から継承された由緒あるもの。垂直尾翼のマークも一時はカウンターシェイドの波にのまれてトーンダウンしたが，現在はモノトーンながらまた復活を遂げている（写真上段）。

→ グラマン社オリジナルのトムキャット・マスコットを，飛行隊で独自にアレンジしたショルダーパッチ。同隊はこうした部隊オリジナル・マスコット製作の先駆者でもある。

↑　離艦のため，カタパルトに固定されてその時を待つVF-84のF-14A（AJ201）CO（飛行隊長）機，後方にはVFA-87のF/A-18C（AJ401）が見えるが，こちらもやはりCO機だ。撮影は今回の地中海クルーズ出港後間もないころで，機首のサイドナンバーにはシャドーが付いている。

→　格納甲板に翼を休めるCAG（空母航空団司令）機（AJ200）とAJ202，格納甲板は，夜間クルーたちが明るい光に眩惑されないように，赤い照明になっている。

↑ AJ215の横に置かれたTARPSポッド。VF-84では1981年から使用を開始したこのポッドは，制式名称をLA-610といい(この名称は部隊などではほとんど使われないようだ)，胴下右後方のステーション5と呼ばれるランチャーに搭載されるが，F-14A/B装備部隊の場合，ひとつの空母に通常3機のTARPS搭載可能機が配置されている（2飛行隊のどちらか一方が運用)。写真のAJ215がF-14A TARPSかどうかは残念ながら確認できないが，こうしたTARPS機にはポッド搭載のための配線が施されているほかは，後席RIO（レーダー要撃士官）のコンソールにポッド操作用のパネルが配置されているだけで，外見からは（シリアルを見る以外は）判別できない。なおF-14Dは，全機がTARPSポッドを装備可能だ。
【右3枚】 TARPSポッドに搭載された機器群。上段は最前方のカメラステーション1に搭載されるフレームカメラ，KS-87B，RF-4などにも搭載されている垂直，斜め撮影用のもの。中段は中高度パンカメラ，KS-153。航空自衛隊が装備を始めたRF-4EJ用TACポッドにもこのカメラが装備されている。なおこのほかKA-99中低高度パンカメラも運用する。下段は赤外線偵察装置AN/AAD-5，夜間，悪天候時の偵察に使用される。VF-84では"オペレーション・ディナイフライト" 作戦中，通常の警戒飛行のほかにボスニア・ヘルツェゴビナ領内で活動するセルビア人勢力などの偵察に，F-14A TARPSを運用していた。

↓ VF-84のF-14Aのもうひとつの顔が"ボムキャット"。低空飛行時でも安定しており，攻撃任務にも適しているとクルーには好評だが，現段階では500ℓb以上の爆弾では最大4発しか搭載できず，コストパフォーマンスは決していいとは思えない。写真は92年，Mk.76訓練弾を搭載したAJ202。

Photo : Alfredo Maglione

このページはディナイフライト後，ナポリに寄港したルーズベルト艦上に翼を休めるVF-84のF-14Aたち。

↑← タイダウンされたF-14A各機の中で，気になったのがサイドナンバー。上写真がAJ213，左写真がAJ214とその後方にAJ217と，通常の海軍飛行隊では見られないナンバーが多い。これはSPMAGTF搭載のためにF-14飛行隊が1個減少した替わりに，飛行隊の定数を増やしたのが理由。同隊と現在ペルシャ湾に展開するUSSエイブラハム・リンカーン（CVN-72）のCVW-11/VF-213は，艦載F-14飛行隊としては初のビッグ・スコードロンとなっている。なおサイドナンバー，機首側面のシェブロン・ラインなど，P.3のAJ201と微妙に違っているのにも注目。

→ SPMAGTF HMH-362のCH-53Dとともに後部飛行甲板に集められたF-14。通常ならシスター・スコードロンのVF-41"ブラックエイセス"所属機の垂直尾翼も見えるはずだが，同隊は今回のクルーズには参加せずに，バージニア州NASオシアナに残って訓練中だ。一方，太平洋でSPMAGTFを搭載したリンカーンの方では，VF-213"ブラックライオンズ"のシスター・スコードロン，VF-114"アードバークス"は解散。現在VF-213が100番台のサイドナンバーを付けている。

Photo : Raffaele Mancini

CVW-8＋SPMAGTF

Photos:
Alfredo Maglione
Raffaele Mancini

ディナイフライト後，ナポリに入港したUSSセオドア・ルーズベルトと艦載機群

ボスニア・ヘルツェゴビナをめぐる旧ユーゴスラビア連邦の紛争は，セルビア人，クロアチア人，モスレム（イスラム教徒）の3派に領土を分割することで解決の道筋が立った。しかし，国境の線引きで合意できず，内線状態はまだしばらく続きそうな雲行きだ。国連安保理は3月31日，飛行禁止空域（AEZ）に指定したボスニア上空を無断で飛行する航空機に対し，武力行使を認める第816号決議を採択した。NATOAF-SOUTH/5ATAF（南欧連合軍第5連合戦術航空軍）は決議を受け，4月12日1400時からNATO初の域外戦闘行動となる監視任務，作戦名“オペレーション・ディナイフライト”を開始した。この作戦に当初から加わっていたのが，USSセオドア・ルーズベルト（CVN-71）を中核とする戦闘群である。ルーズベルトは88年から現在までCVW-8（第8空母航空団）を搭載し続けているが，同航空団は最近までVA，VF，VFAをそれぞれ2個ずつという変則的な編成をしており，ルーズベルト型航空団と呼ばれた。しかし3月11日にノーフォーク港を出港したルーズベルト艦上の様子は，これまでとはまったく異なっていた。F-14A飛行隊1個（VF-41）とS-3B飛行隊1個（VS-24）の姿はなく，またSH-60F飛行隊（HS-3）も機数が減らされており（SH-60F 2機，HH-60H 4機），新しい部隊のスペースが確保されていた。

92年10月23日付で編成されたこの新部隊はSPMAGTF（特殊用途海兵空地任務部隊）と呼ばれ，混成飛行隊HMH-362（C）のCH-53D　6機，UH-1N　4機（原隊はHMLA-167），第6海兵連隊第3大隊1中隊および戦闘サービス支援分遣隊（CSSD）の兵員約600名からなっている。10機のヘリは完全武装の海兵隊員約150名を同時に空輸する能力をもち，小規模な紛争介入に加え，紛争地域からの外交官，兵員，民間人などの脱出を可能にしている。

ルーズベルトにおけるレザーネック（海兵隊員）は，SPMAGTFだけではない。艦の警備のため，常に少数の海兵隊員が乗り組んでいるが，今回はそれに加えて海兵隊のF/A-18C飛行隊，VMFA-312も搭載されていた。ルーズベルト型航空団の場合，既述のようにこれまではA-6E飛行隊が2個（VA-36，65）搭載されていたが，このうちVA-65はCVW-8の編成から外され，ルーズベルト出港の直後，3月31日付で解散した（セレモニーは3月26日）。その替わりに搭載されたのがVMFA-312で，CVW-8の作戦部隊はA-6E飛行隊1個（VA-36），F-14A飛行隊1個（VF-84），F/A-18C飛行隊3個（VFA-15，87，VMFA-312）の5個飛行隊となった。8月11日，後任の空母USSアメリカ（CV-66）と交替，アドリア海を離れたルーズベルトは，ナポリで短い休暇を過ごした後，半年ぶりに母港ノーフォークへ戻る。

（解説：石川潤一）

P.6～P.9では、イタリアのナポリに入港したルーズベルト艦上に翼を休める艦載機群の中から、巻頭で扱ったVF-84以外の部隊の様子を紹介しよう。

↑ 艦首には外側に傾いたF/A-18Cの垂直尾翼が連なるが、ドクロマークの尾翼しか見あたらないF-14Aとは対照的に、こちらは3種類のマークを付けた尾翼が入り乱れている。VFA-15"バリオンズ"、VFA-87"ゴールデンウォリアーズ"のレギュラーF/A-18飛行隊に加え、海兵隊からVMFA-312"チェッカーボーズ"がCVW-8に加わっているためだ。なお、手前にはVAW-124"ベア・エイセス"のE-2Cもタイダウンされている。

→ VFA-87のF/A-18C（AJ403/？）。同隊とVFA-15は、92年ごろから夜間攻撃能力を有する（ナイトビジョンゴーグル対応の）F/A-18C（N）を運用している。

← SPMAGTFがルーズベルトに配備される以前の92年、海兵隊のF/A-18飛行隊として初めてCVWに編入されたVMFA-312は、現在同空母上に色を添えることのできる垂直尾翼をもつ数少ない飛行隊。写真のF/A-18C（N）（AJ342/164276）を見れば分かるとおり、フィンチップのチェッカーとカラーストライプが目をひくほか、シャドー付きのサイドナンバー、筆記体のクルーネームなども気がきいている。なおテイルレターは、本来の「DR」から、CVW-8の「AJ」に変更されている。

↑ VAQ-141“シャドーホークス”のEA-6B（AJ621/163527）。同隊のプラウラーは，背部の後退角付きブレードアンテナ，BuNo.などから分かるとおり，通信機能，信号処理能力を高めたブロック86型。なお，写真の機体はCO（飛行隊長）機のため，ラダーに入れられた部隊マークのラインも赤だ。

CVW-8+SPMAGTF

→ AJ623（163529）の機首には，オペレーション・デザートストーム参加時に対レーダーサイト攻撃などで記録したと思われるAGM-88 HARM 4発の発射スコア入り。

【左２枚】 SH-60Fオーシャンホークを装備したHS（艦載対潜ヘリ隊）は，対潜型シーホークが機器を多く搭載しておりSAR（救難任務）に転用できないことから，２機程度のHH-60Hを合わせて装備しているが，SPMAGTFを搭載したルーズベルトに展開するHS-3“トライデンツ”の勢力は通常とは逆だ。海兵隊が展開する現在の同艦は，アドリア海での警戒任務など地域紛争に対する要素を重視しているため対潜能力は縮小しており，S-3Bを運用するVS-24“スカウツ”は搭載されておらず，HS-3も本来の運用機SH-60Fは２機（AJ610，611）を搭載するのみ。そのぶん，コンバットSARやSEALの空輸にも使用できるHH-60Hを４機（AJ612/615）運用している。左上がHH-60H（AJ613/163795），下がSH-60F（AJ611/？）だが，両機がせまい艦上での運用を考慮して，テイルブームのスタビレーターまで折りたたみ式になっていることにも注目。

↑　HMH-362からルーズベルトに展開した3機のCH-53D(YL05,07,08)。この3機と，YL00,09,11合わせて6機が搭載された同隊のCH-53Dの機首には，YL08を除いて全機にニックネームが入れられていた。

←　YL00を正面から見る。ローターを折りたたんで，テイルブームを曲げた姿を見ても，同機が艦上でF-14よりスペースをとることは確かにうなずける。

→↑　HMLA-167からSPMAGTFの一員としてHMH-362（C）に展開するUH-1N。4機が艦に搭載されているが，どの機体もカーゴドア付近に特設スタブウイングを装備している。また機首には同隊を示す？白黒の四角が見えるほか，テイルレターはHMH-362に準じた「YL」を付けている（HMLA-167のテイルレターは本来「TV」）。このほかルーズベルト艦上では，VA-34"ロードランナーズ"のA-6E（写真下左）も見られた。

FAR EAST DACT

極東の米海軍異機種間空戦訓練

CVW-5 vs WEST COAST ADVERSARY

Photos : VF-154 "BLACK KNIGHTS"

中射程の最新空対空ミサイル, AIM-120 AMRAAMが次々と配備され, 米空軍では, 以前にも増して近接空対空戦闘の有用性が薄れている。事実, 空戦訓練時の戦術をとっても, 可視範囲外からのミサイル攻撃を多くとり入れており, いわゆるドッグファイトの訓練などで仮想敵を務めていたアグレッサー部隊も, 現在は飛行隊単位では存在しなくなっている。

そうした動きとは逆に, 米海軍は今も多くのアドバーサリー(仮想敵)飛行隊を残しており, 彼らと艦載部隊とのDACT(異機種間空戦訓練)にも積極的だ。7月12日から5週間, 彼らアドバーサリー・インストラクターが厚木を訪れ, 唯一海外に常時展開するCVW-5の戦闘機を相手に, インディペンデンス横須賀配備以来最大規模のDACTを実施した。来日した「敵」はミラマーのNFWS(トップガン), VF-126, ファロンのVFA-127からそれぞれ数名ずつで, 期間中天候には恵まれなかったものの, 大島沖のレンジでは連日熱い戦いが繰り広げられた。

← 霧雨の降る中, 訓練空域から帰投したF-14A(NF106/160694)。翼下にはAIM-9のキャプティブ弾を搭載, 垂直尾翼には本誌では初公開のロービジマークが入れられている。

➡ この日のDACTに参加する全クルーを集めて総合ブリーフィングが開かれる。VF-21, 154, VFA-192, 195のクルーなどが聞き入るなか，総合説明を行なったのはNFWSのインストラクター（写真下）。

【上２枚】 総合ブリーフィングの後，各フライトに分かれてさらにブリーフィング。左写真で説明を行なうのはVFA-127のインストラクターで，この日の訓練には敵味方合わせてF-14 8機，F/A-18 8機が参加した。なお，右写真手前の人物はCAG-5（第５空母航空団司令），ケネス・ハイムガートナー大佐。この日は大佐自身VF-21のF-14A後席でフライトしている。

⬇ VFA-127の教官が乗り込み，エンジンをスタートするVFA-192のF/A-18C（NF301/163741）。左ページ上写真がエビエーターで，NFWSのパッチ，ヘルメット後頭部の赤星がいかにも教官らしい。今回の来日には機体は持ってきておらず，CVW-5からのリースとなったが，このDACTではF/A-18はMiG-21を，F-14はMiG-23を，それぞれ各種兵装を搭載した想定でシミュレートした。

FLY NAVY with PATCHES

BY DIAMOND PATCH CO.

横須賀で入手できる米海軍のパッチ

フライトジャケットを着こなす達人といえば米海軍の飛行機乗り，ネーバル・エビエーターがやはりいちばん。そんな彼らが着るジャケットの魅力のひとつは，胸や肩，背中に付けられた，それぞれに意味をもつパッチ（ワッペン）だ。こうした米海軍のパッチの多くは，朝鮮戦争のころから横須賀などで手に入れることができた……。

Photos : Yasuji Yushina/WPP
Yukihisa Jinno/KF

VFA-192 Super Shit Hot World Famous Golden Dragons
SSHWFGD

1986年，ホーネットの配備とともにCVW-5所属となったVFA-192"ワールドフェイマス・ゴールデンドラゴンズ"は，インディペンデンス横須賀配備を機にF/A-18Cを受領した。同隊は朝鮮戦争の映画「トコリの橋」への出演で"ワールドフェイマス"の文字が部隊名についたが，この映画の中，またA-7時代などにも来日を果たしている。

1993年，伝統ある飛行隊マークを新しい（日本に縁の深い）マークに替えた同隊隊員のジャケットには，新型のフォーリンリージョン（外人部隊），インディ200回（夜間100回）着艦，Eアワード（1992）受賞記念などのパッチのほか，ミッドウェイのフォーリンリージョン，旧マーク，F/A-18訓練部隊VFA-125（学生用）のパッチなどが並んでいる。

●VFA-25●VFA-81●VFA-86●VFA-87●VFA-94●VFA-106●VFA-125（教官用，別に学生用有）●VFA-131●VFA-132●VFA-132記念●VFA-137●VFA-151●VFA-192（新）●VFA-192（旧）●VFA-195以上各¥1,400（●●は小サイズ有各¥1,200）●VFA-131用¥1,200●VFA-132用¥1,200●VFA-132岩国展開記念¥1,400●VFA-137用¥1,200●●VFA-151用各¥1,400●VFA-151 1,000飛行時間¥1,200●VFA-151さよならジャパン●●VFA-192用以上●～●各¥1,400●VFA-192 1,000飛行時間¥1,200●VFA-192 [illegible]●VFA-192 41周年●VFA-192 Eアワード1988●[illegible]1992●VFA-192サザンウォッチ●●●VFA-195用●VFA-195 [illegible]●VFA-195サザンウォッチ以上●～●各¥1,400（●のみ¥1,200）●●F/A-18各¥1,000●F/A-18海軍●F/A-18海軍／海兵隊●F/A-18以上●～●各¥1,400●ホーネット・マスコット●戦闘攻撃機F/A-18●●F/A-18ナウ，ベイビー以上●～●各¥1,200●F/A-18C/D¥1,400●ホーネット・フロインハンター¥1,400●対レーダーミサイル・ウォールアイ¥800●F/A-18 FLIR¥1,400（大サイズ有¥1,800）●VA-12¥1,400●VA-22¥1,200●VA-34●VA-35●VA-46●VA-52●VA-56●VA-65●VA-93●VA-95●VA-113●VA-115●VA-128●VA-145●VA-165●VA-195●VA-196●VA-52インディ"キャメルを狙いに"●VA-56記念●VA-115"ウエストパックローズ"（西太平洋航）●VA-115飛龍●VA-115 [illegible]●VA-115"FAST-PAC"（紅海域）●VA-115極東のイントルーダー●VA-115攻撃飛行隊就任40周年●VA-115北太平洋'93"敵に備えて"●VA-115ペルシャ湾'91"キャメルを狙いに"●VA-185"日本刺青"●VA-185"日本行きました"●VA-185用●VA-185 Eアワード1989●VA-195"やつらをやり込める"●A-6イントルーダー以上●～●各¥1,400（●は¥1,200）●全天候攻撃機イントルーダー●ハッピーイントルーダーズ"彼らは我が本調子"●A-6ニニータイム，ベイビー●F-14●F/A-18以上●～●各¥1,200●イントルーダー"全天候万能機"¥1,600●●A-6デザートストーム●A-6夜間着艦1000回以上●～●各¥1,400●●テキサコ"ガソリン屋"各¥1,300●A-7EコルセアII"エコードライバー"¥1,200

VFA and VA (A)

VF and ADVERSARY ⑪

●VF-1●VF-2●VF-11●VF-14●VF-21●VF-24（旧）●VF-24●VF-31●VF-32●VF-33（旧）●VF-33●VF-41●VF-41カード●VF-51●VF-74●VF-84●VF-96●VF-101●VF-102●VF-103●VF-111●VF-114●VF-121●VF-126●VF-142●VF-143●VF-154●VF-161（旧）●VF-151●VF-161ラストファントムズ●VF-171●VF-191●VF-194●VF-211●VF-213●VF-301以上各￥1,400（●●●はリサイズ有各￥1,200）●VF-1用●VF-2用●VF-21用●VF-21エアワード2回受賞●VF-102●VF-31●VF-124●VF-154●VF-142以上●～●飛行隊三角形F-14パッチ各￥1,200●VF-2用TARPS●VF-14用●VF-21用●VF-21用“NF”●VF-21“バンザイ・フリーランサー”●VF-31●●VF-41用●VF-74用●VF-101用●VF-103用●VF-111用●VF-142用Eアワード●VF-143用●VF-154用“ニュー・ナイト，ベイビー”●VF-194用●VF-211用Aプラス（現F-14B）●VF-84用以上●～●飛行隊マスコット各￥1,200（●は各￥1,400）●VF-1デザートストーム●VF-2オーストラリア'89●VF-21湾岸海戦10周年●VF-21サザンウォッチ●VF-21・1-5以上●～●各￥1,400●VF-21尾翼（旧）●VF-21尾翼以上●●各￥1,000（台にF-14金属製有）●VF-21用￥1,200●VF-41リビア軍機撃墜記念●VF-84 Eアワード1988●VF-111記念●VF-151 F-4Sスプーク●VF-151 Eアワード1985●VF-154ベトナム以上●～●各￥1,400●VF-154デザートシールド￥1,200●VF-154バンザイ・ベイビー●VF-154サザンウォッチ●VF-154インド洋'92●VF-154極東展開50周年●VF-154 ●以上●～●各￥1,400●VF-154尾翼（旧）●VF-154尾翼以上●●各￥1,000●VF-161“伝説の終わり”●VF-154 Eアワード1964-65●VF-154SAM狩り●VF-21ベトナム以上●～●各￥1,400●F-8クルーセイダー●F-4S●F-4ファントムII●F-4 1,000飛行時間●同1,500飛行時間●同2,000飛行時間●F-4スマーク●●F-4ベトナム・ミッション100回●同200回●トムキャットマスコット●F-14 1,000飛行時間●同2,000飛行時間●F-14エニィタイム，ベイビー●F-14ナウ，ベイビー●F-14海兵隊●●●F-14Aプラス（現F-14B）●●F-14D●ボムキャット●TARPS●“やるならやってみな”●F-14生産機100機●F-14エニィタイム，サダム以上●～●各￥1,200（●は￥800）●●F-14デザートストーム●ヘイ，サダム／もっと近寄ってよこせ●ウエポンチャートは以上●～●各￥1,400●“いいコトしようよ”￥2,000●～●三角形F-14各￥1,200●三角形F-14￥1,400●NFWS（トップガン）￥1,000●NFWS●￥1,200●NFWS教官￥1,400●F-5E￥1,200●VF-43●VF-43三角形F-21●VF-126（A-4）●VF-126（F-16）●VF-126“悪者”●VA-127●VFA-127“仮想敵”以上●～●各￥1,450（●●は￥1,200）

胸にVFA-106“グラディエーターズ”のパッチを付けたこのエビエーターは，ネームタグから分かるとおり，CVW-5のスタッフ。各空母航空団には麾下の飛行隊をまとめる各職をこなすこうしたクルーがおり，本来胸には三角形のCVW-5のパッチを付ける。彼は転属後日が浅いのか，VFA-106のパッチが付いているが，同隊はフロリダ州NASセシルフィールドで，大西洋方面でのF/A-18機種転換訓練を担当する飛行隊だ。

VF-154“ブラックナイツ”のエビエーター。彼のCWU-36/Pジャケットに付けられたパッチは，両肩と胸に計4個とオーソドックスな配置で，トムキャットのマスコットパッチも珍しくグラマン社オリジナルのものを付けている。

数年の短い歴史のほぼすべてを日本と西太平洋で過ごしたA-6部隊，VA-185“ナイトホークス”のクルーの多くは，飛行隊解散後，同じCVW-5のVA-115“イーグルス”に移動した。彼もそのひとりで，胸に重ねて付けられたVA-185とVA-115のパッチ，背中に4枚重ねられた着艦技能優秀者を示すトップテン・アワードなどが目につく。

横須賀で，40年以上にわたって米海軍のパッチを中心に作り続けてきた老舗ダイヤモンド商会。御主人の仁科氏の人柄とさまざまな米海軍グッズにさそわれて，全国からファンが，また世界各地から現役，退役米海軍人が訪れる。このページでは，海軍のパッチ以外にダイヤモンド商会があつかっているグッズなどを紹介していこう。

"アポロキャップ"として知られる軍隊のベースボールキャップは，もとはアポロ帰還カプセル回収にたずさわった米海軍空母搭乗員に贈られたもの。当時からこのボールキャップを作り続けるダイヤモンド商会では，さまざまな種類のものが¥2,000～4,500で入手できる。

革ネームは名前を入れて1枚¥1,800，2枚同一ネームで¥3,000。ウイングの種類はエビエーター，NFO，AC，海軍艦船(将校)，同下士官，米海軍将校，海自パイロット，同航空士，海自艦艇(幹部)，同下士官，米空軍パイロット，空自パイロット，同航空士で革色は黒，茶，赤。

ブレザーなどの胸を飾る金モール製エンブレムもあつかっており，写真のような米海軍もの(¥2500～5,000)のほか，オーダーメイドにも応じてくれる。またCVW-5を中心とした米海軍ステッカーも販売しているが，こちらは1枚¥300(一部¥500)。

米海軍関係のパッチのほかにも，海上，航空自衛隊や警察，海上保安庁などのパッチも製作しており，これらの一部も販売している。また映画『ベストガイ』に登場した第201飛行隊オリジナル・パッチ一式もここから納めたもの。もちろん一般からの注文にも最低枚数5枚から応じてくれるが，この場合の目安は，飛行隊マークなど，胸に付けるサイズのもので，1枚¥1,800～2,000くらいとのこと。なおダイヤモンド商会製のパッチはジャケットなどにぬい付けてもくれる。こちらは布製ジャケットならパッチ1枚¥200，革製なら¥400の手数料が必要となる。

ダイヤモンド商会は横須賀基地のメインゲート前にあり，横須賀にくるエビエーターなどがよくたちよる。写真中央の人物は前CAG-5(第5空母航空団司令)，アーサー・ラングストン大佐だが，このほかにも空母が入港している時にはエビエーターやNFOに会えるチャンスは多い。

布製のネームタグは各部隊によってさまざまなデザインが用意されており，部隊名を指定すればそれに準じたネームタグに名前，コールサインなどをその場で入れてもらえる（木曜日はのぞく）。1枚¥1,400だが，注文時にはエビエーター，NFOなどウイングの指定も忘れずに。

この5ページで紹介したパッチについては，通信販売でも購入することができる（KF92年5月号，11月号のパッチについても通販可）。注文の際は希望のパッチ（例：KF93年11月号Ⓐ—❶VFA-25），枚数，金額を明記のうえ（ネームタグの場合は入れる名前，ウイングの種類も明記のこと），現金書留でご注文いただきたい。なお送料は5枚まで¥200，10枚まで¥300，それ以上は¥500。ジャケット，パッチに興味をお持ちの方で，近くに住んでいる方，または横須賀方面にいく予定のある方には，ぜひ一度足を運ぶことをお薦めする。インディの入港中ならば，ホンモノのエビエーターにも会えるかも知れないし……。

ダイヤモンド商会
DIAMOND PATCH CO.

〒238 横須賀市本町1-4　OPEN
☎0468(22)1243，2473　10AM—9P

INDIAN AIRFORCE

MIG-29

Photography by Peter Steinemann

本誌91年12月号，92年11月号で２回にわたりインド空軍の現状をリポートしてくれたフォトジャーナリスト，ピーター・ステイネマン氏が，今回遂に同国最新鋭MIG-29フルクラムの空撮を含めた取材に成功した。
インド空軍は1987年からMIG-29の運用を開始。現在，要撃戦闘機として48機のMIG-29Aならびに複座訓練用のMIG-29Uを装備しており，デリー近郊に１個飛行隊（No.223sqn），プーネ（Pune, Poone）基地に２個飛行隊（No.28, 47sqn）の計３個飛行隊を編成している。今回の取材ではすべての飛行隊機に撮影の許可がおりた。

【左】 No.223sqnの左ページの3機とは別の5機編隊（KB3113, KB3125, KB3109, KB3111, KB3120）。

【下】 MIG-29Aから降り立つパイロット。ヘルメットにはマンテッド・サイトが装備されている。インド空軍はMIG-29の採用を前提に，1985年から旧ソ連内で同機の訓練を開始し，MIG-29を最初に使った外国空軍となった。

左ページ2枚（扉ページ下も）は，No.223sqn "Tridents"のMIG-29A。上はラインアブレストから散開する各機。下は背中をみせるKB3126。補助空気取り入れ口が，左右で違った動きをしている。

【下2枚】 下中はNo.28sqn "The First Supersonics"のMIG-29U（KS903）。下段はNo.47sqn "The Black Archers"のMIG-29A 2機（KB708, KB735）。低空飛行訓練中のものだが，外部武装は見えない。

No.223sqnのエンブレム。

No.28と47sqnのMIG-29Aの何機かは，空戦訓練時の識別用にスペシャル・マーキングを垂直尾翼に施していた。左写真KB713とKB707はNo.28sqnのその例だが，空戦用というよりは看板といった趣き。

上はNo.47sqnに2機所在するスペシャル・マーキング機のうちの1機。
左はプーネ基地のオペレーションから機体へ向かうパイロット。

旧東側各国アクロチームの実力

NEW POWER

AEROBATIC TEAM

RUSSIAN KNIGHTS

L-410 TEAM

RUSSIAN MIGS

WHITE ALBATROSS

↑ 6機による水平ブレークでダイヤモンド4機とソロ2機に分かれショーは後半へと。
← 淡い黒煙を曳きながら左旋回で会場に進入する6機。画面中央の1番機と4番機に複座型のSu-27UBが使用されている。扉ページも同チーム。

RUSSIAN KNIGHTS

スホーイSu-27でフォーメーション・アクロバット飛行を行なうロシア空軍"ルスキーイェ・ビチャジ"は，1991年5月モスクワ近郊のクビンカ基地においてMIG-29チームの"ストリージィ"とともに旧ソ連空軍初の恒久的アクロバットチームとして編成された。同チームは，去る8月6，7，8日の3日間にわたり行なわれたエアショー・カナダ／アボッツフォード・インターナショナル・エアショーに6機のSu-27（単座4機，複座2機）とIl-76トランスポート1機の陣容で参加した。昨年夏に続いて2度目の北米大陸展開を果たしたルスキーイェ・ビチャジだが，アボッツフォードでは終始"ロシアンナイツ"の名称で呼ばれ，コールサインも同様にロシアンナイツを使用した。ショーにはほかにもいくつかのチームが参加し，期せずしてヨーロピアンスタイルのスノーバーズ，アメリカンスタイルのサンダーバーズとの共演となったわけだが，大型でしかも空力性能抜群のSu-27のパワフルなアクロバットは他を完全に圧倒し，強烈な印象を与えた。

↑ ショーの最後に再び6機編隊に戻り，デルタロールを行なう。そのまま垂直上昇に入った6機のSu-27はフレアーを3段階に分けて発射しながら上向き開花でショーを終える。今のところ，スモーク発生装置を持たないルスキーイェ・ビチャジだが，この最後のフレアーを撒きながらのブレークは，それまでスモークを曳いていないだけに一瞬ハッとさせられる，みごとな演出効果を持っている。

→ 小雨降るRAFフェアフォードを離陸し，主翼上面にボーテックスを発生させ両翼端からベイパーを曳きながらライトターンに入るIAT'93のロシアン・ミグズのMIG-29。10月号でお伝えしたとおり，このMIG-29は僚機と空中衝突事故を起こしてしまったが，これは，事故当日（10/24）午前中に行なわれた，ソロディスプレイ時のテイクオフ・シーン。

RUSSIAN MIGS

ロシアのモスクワ近郊にあるジュコーフスキー飛行場フライト・リサーチ・インスティテュート所属のMIG-29 2機によるディスプレイチーム“ロシアン・ミグズ”は，機体上面を黄と黒，下面を青と黒で塗装したシンクロペアのディスプレイチーム。パイロット2名はともにテストパイロットで，同じジュコーフスキー飛行場をベースにしているジュピター保険会社所有のSu-27テストパイロッツのパイロットも兼務。テストパイロッツのリーダー，アナトリー N.クボチュールも1989年6月のパリショーでMIG-29からベイルアウトしており，テストパイロッツのパイロット5人のうち3人までが観衆の前でMIG-29からの低空射出に成功していることになる。

SKY HUSSARS

ハンガリー空軍のMiG-21 4機によるディスプレイチーム"MAGYAR KAPOS"（英：スカイハッサーズ）。4機編成だが，前半はソロ1機でロール，背面飛行などを見せ，この機体は先に着陸。後半は3機のMiG-21MFが2対1のドッグファイトを見せる。機体全面を黄色に塗装したボギー役が最初は迷彩の2機を追いかけるが（右写真），やがて先行の2機のうち1機が別の機動に移り，ボギーの後方に回り込む。そしていつの間にか追われる身に……。

WHITE ALBATROSS

チェコとスロバキアが分離する前の1991年末に編成された"ホワイトアルバトロス"は国が分離した後，スロバキア空軍のアクロバットチームとして1992年9月のブラチスラバのエアショーで公式デビューを果たした。L-39C 5機編成のチームで，まだ発足間もないこともありショーの内容は全体的におとなしい演目ばかり。これといったチームの特色を出すような演技もまだ見られない。93年末にはカラースモークを使用したディスプレイの完成を目ざしている。

国産のL-410ターボレット輸送機4機を使ってディスプレイを見せるチェコ空軍チーム。機体が小型輸送機ということもあり，低速域でのフォーメーション・チェンジを中心としたディスプレイで，スピード感や迫力といったものはまったく感じられないが，機材の特性からそれは仕方がないだろう。ジェット機の編隊アクロバットを見慣れた目にはユニークな存在だが，ディスプレイチームとしては，小型輸送機の特徴を活かした，何かチームの存在感をアピールするような演技を見せて欲しいものだ。

Photography by Takashi Hashimoto

L-410

KAMOV Ka-50 WERWOLF

Photography by Katsuhiko Tokunaga

昨年のファーンボロ航空ショーで西側に初めて公開されたカモフKa-50。ライバルのミルMi-28を破ってロシア陸軍での採用が決定したものの，単座のコ・アキシャル（2重反転）・ローター攻撃ヘリという独創的なアイデアを具象化した初めての機体だけに，海外への売り込みも積極的。アメリカのグループ・ベクターと組んで，アメリカ，中東，南アフリカ，イタリア，ギリシャ，およびスペインへのマーケティングに取り組んでいるのを始め，今年の6月にはパリ航空ショーにも実機を送り込んでいる。なおファーンボロでは，パイロットと整備員に対するイギリス側のビザ発給の遅れから，予定されていたフライト・ディスプレイはキャンセルされ，初公開の新型攻撃ヘリの飛行に期待を寄せていた関係者を失望させることになったが，今年のパリではフライト・ディスプレイ用とスタティック・ディスプレイ用に，それぞれ別の機体を送り込む周到さをみせた。そしてフライトでは，ファーンボロで予告されていた謳い文句にたがわぬ，高い運動性能の一端を見せつけることになった。

コ・アキシャル・ローター攻撃ヘリコプター カモフKa-50ウァーウルフの機動性 in PARIS AIRSHOW

← 地上目標を中心に2A42 30mm機関砲をピタリと向けたまま360°旋回を見せるKa-50の20号機。前期量産型の1機で，機首方向の変化の早さは，コ・アキシャル・ローター機ならでは。この回頭性の良さが，下方30°，側方15°という限定された機関砲の作動角ながら，重量のかさむ可動ターレットを廃止できた要因となっている。

→ 急加速から，一気に機首を引き起こすKa-50。速度性能の高さと運動性の良さはコ・アキシャル・ローターの特徴で，これが当初西側に，同機が空戦用ヘリコプターであるという的外れな憶測を生ませる結果となっている。本機の最高速度は350km/hにも達する。

← スタブウイングを含んだ全幅は7.3m。翼端にはチャフ/フレアー・ディスペンサーのポッドが装備されており，現在確認されている機体で，この有無がプロトタイプと量産型の識別点。なお，スタブウイングには左右2ヵ所ずつ兵装ステーションが設けられており，増加燃料タンクの搭載を想定して，すべてに燃料配管が施されている。

↓ ローター間隔は広めで全高は意外に高いが，胴体自体は固定翼機と見違えんばかりのスマートさ。エンジンやトランスミッション，コクピット，機関砲，兵装ステーションといった重量物を重心位置近くに集中させたミッドシップ配置が見て取れる。なお垂直尾翼には，回頭機動時に威力を発揮するラダーが装備されているが，通常はほとんど不必要。テスト中には，後部胴体なしで飛行したことさえあったという。

→ 与圧の施されたコクピットは，強化ガラスと鉄合金を中心とした装甲板によって防御されており，20㎜弾の直撃にも耐えられる強化構造。コクピット回りの装甲板の総重量は300kgにも達するという徹底したもので，不時着時にコクピットの容積が10〜15%以上変化しないことを目標に設計が行なわれている。また同機がユニークなのは，実用ヘリコプターとしては初めて射出座席を装備したことで，射出時にはクリアランスを確保するために，ローター関節部の爆発性ボルトによって6枚のローターを分離する構造となっている。

↑ Ka-50は，これまでMi-24が使用していた空対地ウエポンのほとんどを搭載可能だが，対戦車用の主要兵器として予定されているのが，新開発のヴィハル超音速レーザーミサイル。セミアクティブ方式よりは融通性の低いレーザービーム・ライディング方式を採用しているが，90cm厚の装甲板も打ち破る能力を備えているという。

↑ カモフお得意のコ・アキシャル形式を採用したローター基部。空気抵抗を減少させるためには上下ローターの間隔は狭いほうが有利だが，Ka-50では下部ローターに対するダウンウォッシュの影響を嫌って，意外に広い間隔を確保している。また前記のように，ローター関節部には爆発性ボルトが装備され，パイロット脱出時にはローター・ブレードを分離させるシステムとなっている。

↓ パリ航空ショーの会場をタキシングするKa-50。この機体には未適用だが，赤外線誘導ミサイルに対抗するために，エンジン排気口を延長した機体もあり，今後はそちらが標準となるようだ。なお，パワフルなエンジンを搭載しているため，この状態での赤外線シグニチャーは高そうで，写真でも高温の排気を視認することができる。

→ Ka-50は，NATOからホーカム（でたらめ，etc）という悪意に満ちたコードネームを与えられたことに対抗してか，ロシア機には珍しい「ウァーウルフ」（オオカミ男）という英語のニックネームを考案。20号機の垂直尾翼にも狼の横顔とともにこのニックネームが書き込まれている。一方21号機には「ブラックシャーク」というニックネームが与えられているが，これは先ごろ制作された映画に出演したときの名称。ロシア版エアウルフとでもいったところだろうか。

← HUDが装備されたコクピット。ワンマン攻撃ヘリコプターという新コンセプトを実現させるため，Ka-50は各システムの自動化を進めており，実際にKa-29を単座化した機体での飛行試験も行なわれたという。また，訓練用に複座化した機体の完成も伝えられており，現在は昼間運用専用となっているKa-50が，将来ナイトアタックの方向に発展したときに，再びワンマン・コンセプトに固執するか，あるいは複座型を基本にすることになるかは興味深い。

前線下の対潜訓練
P-2J LAST SUMMER

Photography by Y. Jinno, S. Senda/KF

↑ 朝靄の中、P-3Cが並ぶ。手前から厚木第4航空群の第3と第6航空隊機。他は地元鹿屋の第1航空群、第1航空隊機。写真左は訓練開始を待つレスキューヘリS-61。

海上自衛隊の対潜哨戒機部隊で一時代を築いたP-2Jが、今年度を最後に引退する。P-2JはロッキードP2V-7を原型に、川崎重工でエンジンをターボプロップ化し、前胴をストレッチ、搭載機器を一新した機体。昭和41年にP2V-7より改造された初号機が初飛行して以来、83機が生産され、6個航空隊と2個教育航空隊に配備された。

P-2Jで特筆すべき点は、1機も墜ちた機体がないことで、すべての機体が無事故で7,500時間の寿命をまっとうしようとしていることだ。今回取材でお世話になった第7航空隊広報幹部の中村3佐は「海上自衛隊の安全管理と、隊員の安全意識がひとつの頂点にあったから」と無事故の理由を説明してくれた。もちろん機体が優秀でなければ、いくら意識が高くともダメな訳で、P-2Jは安全面に関しては世界的に見ても稀に見る傑作機であったといえよう。

P-3Cに比べると、やはり能力的に劣るのはやむを得ないところだが、人間の能力に負う部分が多い機体なので「おもしろい」ということだ。ソ連崩壊以前は示威活動を含めて、ソ連の潜水艦を捉える機会も多かったそうだ。

8月初めの取材の時点で、第7航空隊には4機のP-2Jが在籍していたが、乗り組む乗員が3クルーしかおらず、秋には1クルーが転出する予定で、11月の中央観閲式や来春の鹿屋基地航空祭あたりが一般の人が見る最後の機会になりそうだ。また、ロコモデルよりビデオが9月25日発売される。

→ P-2JにAPU（補助動力）は装備されてなく、エンジンスタートのために圧縮空気を送る起動車が必要。一方のP-3CはAPUスタート。

→ クルーは10人から12人で構成され、常に同じメンバーで飛ぶ。

↑　派手なベイパーリングを残して，離陸滑走してゆくP-2J。湿度の高い条件で，プロペラの先端に生じる強い渦流によって，大気中の水蒸気が凝固して見える現象。パワフルなE-2Cではよく見るが，P-2Jでこれだけはっきりと見えるのも珍しい。

↑→　両翼下のJ-3ジェットエンジンは，離陸時や急上昇するときにブースターとして使用する。また，着陸時もゴーアラウンドに備えてアイドリング状態でまわしておく。

P-2JはカメラプレーンとL て理想的な機体で，写真上は胴体後部側面の見張り窓，下は胴体後部下面の脱出口，右上は機首の前方見張り窓，右下は胴体上部の天測窓よりの撮影。死角は真後ろだけ。

機内は狭くて薄暗く、お世辞にも快適とはいえない。写真左はシューターからダイマーカーを投下するところ。手前はソノブイシューター。

← 基地上空で編隊をブレーク。すぐに低い雲の中に消えてゆく。

↑ P-2JはP-3Cより乗り心地が良いそうで「長いスパンの翼が適度にしなる」ためで「P-3Cはガタガタする」とはP-2Jを愛する隊員の弁。

↓ 洋上の低空飛行で機体に付着した塩分を洗い流す。あとは燃料を給油し、長時間に渡るミッションは終了する。

↑ 隊員の皆さんが自慢する史料館は7月にオープンしたばかり。海中より引き上げられ、復元された零戦52型が目玉。

Roots of GRUMMAN'S CATS

フライアブルなグラマン猫一族の先祖たち

カリフォルニア州チノにあるプレーンズ・オブ・フェイムに，新しくグラマンF3F-2が展示されることになったので紹介しよう。このF3F-2はテキサス・エアプレーン・ファクトリーがグラマン社に保管されていた図面を元に，エンジンやホイール，タイヤなど以外はすべて原材料から作り上げた完成度の高いレプリカだ。

← オリジナルとの違いは，エンジンにライト・サイクロンR-1820-22を使っていること。オリジナルは同R-1820-50を使用。

→ 一方ブレーキはドラムからディスクに変更されている。

← ジェネラル・モーターズ社製のFM-2ワイルドキャット。同機は前ページのF3F-2に次ぐ2番目のグラマン社設計の単座戦闘機。

↓ 米海軍戦闘機のグラマン猫一族で最も有名なのが，このF6Fヘルキャット。同機もプレーンズ・オブ・フェイムの所蔵機。

下の2枚は1993年8月以降，前ページのF3F-2#1028に替ってプレーンズ・オブ・フェイムに展示されたF3F-2#1033。

← F3F-2#1028のコクピット。完璧にオリジナルを模してはいるが，安全のため計器類は現代のものを使用している。

Photography by Frank B. Mormillo

KF Special File

Photos: Nobuo Oyama

↑↓　イギリス海軍のヨービルトン基地で7月17日,「インターナショナル・エアデイ'93」航空ショーが開かれた。昨年,部隊創設50周年を迎えた同基地司令部飛行隊でシーハリアーの訓練を受け持つNo.899sqn（No.700A IFTUの伝統を継承）は,スペシャル・マーキング機を出展させた。上はFRS.1（VL714）。下はT.4（VL720）。垂直尾翼の文字類が若干異なる。

↑ フロリダ州最南端、キューバに最も近い米軍基地として知られるキーウエストでアドバーサリーを担当するVF-45のF-16N(23/163572)。葉巻をくわえたボクシングスタイルの鳥はVF-45のエンブレムだが、今回垂直尾翼に大書きされるようになった。A-4も同様のマーキングに変更されている。7月15日撮影。

← ネリス空軍基地で訓練中のUSSジョンF.ケネディ搭載CVW-3/VFA-37 "Bulls" のF/A-18C（AC301/164251）。キャノピー後方の「M」の文字にかけて黄色いレンチが描かれている。7月21日撮影。

↓ 7月16日に行なわれたインディアナ州フォート・ウェイン州兵航空隊基地オープンハウスに展示されたUSSジョンF.ケネディ搭載CVW-3/VFA-105 "Gun Slingers" のF/A-18C（AC400/164200）。CVW-3司令乗機で、スペシャル・マーキングを施しているが、「NAVY」の文字までツートンカラーという例はあまりない。

Photo : S. Buller

PHOTOGRAPHIC MACHINE ON THE U.S. CARRIER

米海軍空母上の名カメラマン

VFP-63/CVW-1のRF-8G(AB621)。

Photo : F. B. Mormillo

VFP RF-8A/G & RVAH RA-5C

USSアメリカ搭載, RVAH-6のRA-5C(AE405/150835)。

Photo : U.S. NAVY

航空機が戦争に使われ始めた当時，その目的の多くは偵察任務だった。平時(日ごろからの)，そして戦闘攻撃前の情報の収集，また後の戦果の確認など，現代戦においてもそうした役割の重要性は増すことはあれ，決して軽んじられることはない。

創設以来長い歴史を持ち，今なお世界最強の機動部隊を有する米海軍においても，常に時代の戦闘機の派生型として，優秀な性能を持つ偵察機“名カメラマン”の姿が空母上にあった。

彼らはまた本来の任務の傍ら，高性能の写真機材を使って僚友のメモリアルフォトを数多く残しており，一部は「U.S.NAVY OFFICIAL PHOTO」のクレジットで世界に配布されている。

今回は少し趣きを変え，ジェット化第2，第3世代のネービー・リコン・プレーンズとしてベトナム戦争に従事したボートRF-8A/G，ノースアメリカンRA-5Cの傑作写真を選んでみた。

Photo : USMC

Photo: U.S.NAVY

Photo: U.S.NAVY

左ページ上は，VFP-62のF8U-1P（RF-8A）。主翼および垂直尾翼のマークは，フィルムのパーコレーションをデザインしたもので長い間使われてお馴染みとなった。1961年5月25日撮影。下は富士山上空の海兵隊VMCJ-1のF8U-1P（RM11/146888）。写真解説書には，「……over Fuji-san」とあるのが，ご愛嬌。このページ上はVFP-63のRF-8Gのコクピット。任務の記録用紙「PHOTO DATA CARD」が興味深い。下は海兵隊基地で作戦中のVMCJ-1のRF-8A。

Photo: USMC

Photo : USMC

Photo : U.S.NAVY

電子戦と偵察が，米海兵隊の混成部隊VMCJの主任務。写真の組み合わせ(RF-8A/F8U-1PとEF-10B/F3D-2Q)は後にRF-4BとEA-6Aのコンビに変わり，1975年には機能統合組織，電子戦VMAQと偵察VMFPに改編された。VMCJ-3(上)はカリフォルニア州MCASエルトロの所属。左は富士山に向かって飛ぶVFP-63のRF-8A。珍しいアングルのショットである。右4点は，手前上から時計回りに①背面飛行中のVFP-63(USSタイコンデロガ派遣)のRF-8G。②1980年6月，インド洋上の旧ソビエト海軍カシン級駆逐艦ステルザニイの監視活動をするVFP-63のRF-8G。③低速シャッターで自機のシャドーフォト。④RFのハイライト，1957年7月16日，後の宇宙飛行士で大統領候補にもなったJ.H.グレン海兵少佐が操縦するF8U-1P(144608)は，3時間22分50.05秒で米大陸ロス～ニューヨーク間を翔破，大陸横断記録を樹立した。

Photo: U.S.NAVY

VAK-308のKA-3Bをリーダーに，カリフォルニアコーストを編隊で飛ぶVFP-306のRF-8GのND601，602，603，604。太平洋艦隊予備役CVWR-30の訓練(上)。

Photo: U.S.NAVY

Photo: U.S.NAVY

Photo: USMC

Photo: U.S.NAVY

Photo : F.B. Mormillo

Photo : U.S.NAVY

上はUSSコーラルシーに派遣されたVFP-63のRF-8A。1965年からエンジンを換装，カメラステーションを4ヵ所にしたRF-8Gに改造された。下は1973年6月撮影のVFP-63所属RF-8G。手前はUSSルーズベルト，向こう側はUSSオリスカニーのそれぞれ空母航空団にDet.(分遣隊)単位で派遣された。マーキングが異なるのはCVWに合わせているため。

Photo : U.S.NAVY

Photo: U.S.NAVY

上はベトナム戦たけなわの1971年3月，トンキン湾上の母艦USSハンコックを飛び立ったVF-211のF-8J（リーダー）とVFP-63のRF-8G。改造された前部胴体の側面形の違いが見てとれる。下は1963年3月，フロリダ州NASセシルフィールド上空のVFP-62のRF-8A。大西洋艦隊のVFP-62は先に解散し，以後両艦隊への派遣はVFP-63が一手に担った。

Photo: U.S.NAVY

Photo: U.S.NAVY

上は空母サラトガ艦上に着艦したRVAH-
RA-5C。主翼後縁の大型フラップの動きに

Photo: Inter Air Press

Photo: U.S.NAVY

[左ページ下・下] 2枚は，原子力空母ニミッツ上のRVAH-6のRA-5C。ともにカタパルトにセットされた状態のものだが，ステアリングする前脚の位置，機体規模から，取り回しのやっかいさが想像できる(下)。

Photo: Inter Air Press

写真撮影が主流だった偵察手段は，やがてレーダー波を使用し，機体自身も全天候下での使用が可能なマルチセンサー機へと変身していった。その一番手が，本来米核戦略の一翼を担うべく開発されながら，戦略ミサイル潜水艦の出現で翼をもがれたかにみえたA-5Aビジランティであった。この空母史上最大の航空機のひとつである大型のリコン・プレーンA3J-3P(RA-5C)は，1963年以降大西洋・太平洋に展開する大型空母上に翼を広げ，後継機のないまま1979年9月末，最後の航海任務を終えた。高級で複雑な偵察システムと大柄な機体規模が，終盤には余命を縮める結果となってしまったが，その先駆けとしての使命は称賛されるべきものだろう。

上は1979年5月，最後の第7艦隊航海中にフィリピン上空を飛ぶRVAH-7のRA-5C。この時，ホームベースには，RVAH-3とRVAH-12の2個飛行隊が残るだけであった。

Photo: U.S.NAVY

ベトナム戦争時の空母作戦機は，ガルグレイとインシグニアホワイトの標準塗装に身を包んでいたが，一時期，F-4，A-6，そしてRA-5Cにも，ジャンルに合わせた空軍機のような迷彩が試験的に導入された。このRVAH-11所属機はベトナム戦争投入の際のものではなく，おそらく試験を実施したUSSキティホーク搭載のRVAH-13から，所属替えで配備されたものだろう。迷彩の上からエンブレムやマーキングを施している。下は1974年6月，飛行隊として5回目のトンキン湾暮らしで南シナ海上空をひとり飛ぶRVAH-13のNE601。作戦最少単位がエレメント（2機）の戦闘機や攻撃機に対し，偵察機は常に単独行動である。右ページ上は，やはり1974年8月，トンキン湾勤務のRVAH-5のNG603。胴体下のカヌー型のポッドには，前方斜め，下方，そしてパノラミックの3カメラ区画があり，後方に側視レーダーAPD-7が収容されている。同下はUSSアメリカ艦上のRVAH-5のRA-5C。

Photo: U.S.NAVY

Photo: U.S NAVY

ビジランティのかつてのホームベース，フロリダ州NASサンフォードで，Mk.5フルプレッシャースーツで搭乗を待つRVAH-3（機種転換訓練部隊）のパイロット。ホームベースは後にジョージア州NASアルバニー，そしてフロリダ南端のNASキーウエストへ移る（下）。右は1967年6月，トンキン湾上の空母エンタープライズで陽光に機体を輝かせるRVAH-7のRA-5C。

Photo: U.S NAVY

RA-5Cのステーション・ダイアグラム

Photo: U.S.NAVY

側視レーダーAPD-7が初めて公表されたときのメーカー広報資料。

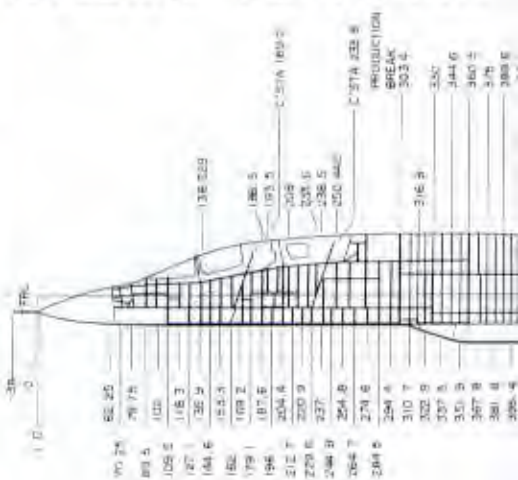
Photo: WESTING HOUSE

原子力空母ニミッツのNo.2カタパルトにセットされたRVAH-6のRA-5C。

Photo : Intai Air Press

↑ TAC部隊が配置される基地の航空祭では，最近よく見られるようになった再発進準備訓練。千歳では201，203の両飛行隊が参加。

夏休みの

撮影：東元竜造

千歳

↑ 第201，203飛行隊が参加しての16機によるF-15Jビッグダイヤモンド・フォーメーション。

→ この千歳航空祭から5機態勢が復活したブルーインパルス。今年はなかなか天気に恵まれないブルーだが，久びさの5機でのフライトは晴天下で行なうことができた。

↓ 小牧の救難教育隊をのぞけば，全国で最初にUH-60Jの運用を開始した千歳救難隊。18-4552がMU-2S（33-3216）と組んで救難展示を披露した。

昨年は同時期に開催されたものの台風にぶつかり，すべてのデモフライト等がキャンセルされてしまった千歳基地の航空祭が，今年は8月8日に行なわれ，好天の中，ブルーインパルスの後半シーズンの開幕ともなった（9月号で後半は松島から，とお伝えしましたが，千歳の誤りでした。お詫びいたします）。

当日は写真で紹介したF-15による編隊飛行，再発進準備訓練，救難展示などに加え，F-1も4機で編隊飛行を披露しており，米空軍，海兵隊からもC-5，F-16，F/A-18A/C/D，AV-8Bなどが地上展示に参加した。なおブルーインパルスは，この展示から里信1尉の操縦する5番機（ソロ）が加わり，5機態勢となった。

航空祭

松島

撮影：仙田司朗・本誌

一方8月22日に行なわれた松島基地の航空祭は、低い雲と霧に悩まされ、フライトのできない残念な1日となってしまった。松島はブルーインパルスの地元ということで、午前と午後2回のショーを5機編隊で行なう予定だったが、結局天候は回復せず、午後にタキシングとスモークチェックのみを行なった。

【上2枚】 地元の航空祭ということで、2回のフライトを予定していたブルーだが、悪天候を理由に地上滑走とスモークチェックを1回だけ行なうにとどまった。事実この日飛んだKV-107とCH-47も、少し高度をとったり離れたりすると見えなくなる始末。今年の悪天候だけは全国的なものだけにしかたのないことだろう。上は現在のT-2戦技研究班のフルメンバーで、前列左端の殿本英聖(とのもとてるきよ)2尉と後列左から2番目の西村　享2尉は今年のニューフェイス。

↑→　本家ブルーインパルスに替わって(?)会場を沸かせたT-4ブルーインパルスJr.。エンジン小隊のメンバーが、スクーターを改造したT-4で見事なアクロ(?)を披露した。

←　午前中には、第21飛行隊のT-2 4機が地上滑走を実施、天候の回復を祈願した。

READER'S REPORTS

写真解説：石　川　潤　一

Photos: Kiyotaka Akiba

Photo: Yuji Doi

← 7月31日，仙台に飛来したアエロフロートのIl-18D気象観測機（RA-75442/187009702）。本機は7月8日に仙台へ飛来，大気中のメタン/二酸化炭素測定用の日本製機器を搭載。試験の後15日に離日してイルクーツクへ向かった。Il-18Dは17日から27日までイルクーツクをベースに西シベリア上空の観測を行なった後，機器取り外しのため仙台へ再飛来した。小写真は8月2日に帰国する際のクローズアップで，追加された計測プローブやアンテナ，フェアリングなどがよく分かる。この観測は日本側が国立環境研究所，ロシア側が中央大気研究所が中心になって進めており，いくつかの大学や研究所も参加した。前胴側面のキリル文字は「サイクロン」を意味する。

Photos: Toshiaki Nakagawa

← 9月2日，ディエゴガルシアへ向け横田のR/W36を離陸する55WG/24RSのRC-135S（61-2663/18333）。嘉手納へ向かう途中，台風のため横田へダイバートしてきた機体で，同時にRC-135V（63-9792/18706）も飛来した。RC-135Sは給油支援を行なう18WGのKC-135Rを従えディエゴガルシアへ向かい，RC-135Vも翌日，KC-135Rとともに嘉手納へ戻った。3日には55WGのRC-135W（62-4131/18471）も飛来，同日中に帰投している。3機のRC-135はいずれも「OF」のレター付きで，機首右側にACC，前胴左側面に55WGのインシグニアがある。RC-135Sのエンジンナセルは外側まで黒く塗られており，パイロンにIRジャマーが装備されていない点に注目。

Photos: Junichi Iwakura

← 8月5日，厚木のR/W01に着陸する元VF-24のF-14A。10月号P.114で紹介した「NG206」のようで，モデックス末尾の「6」のみが消されていることから，VF-21へ配属された模様。写真では分かりにくいかもしれないが，垂直尾翼には「NG」とシェブロンがうっすら残っている。注意していただきたいのが機首のレドームで，撮影者によればタンとグリーンの塗り分けという。来日時にはなかったようなので，どういう経緯で塗られたのか興味深い。このほか8月25日には，先端の流線形フェアリングを切ったような形のミサイルパレット（ボムキャットの爆装専用なのだろう）とTERを搭載，マーキングを濃くしたVF-21のNF205が確認されている（小写真参照）。

→　8月9日，厚木のR/W01に着陸するCVW-5補充用のF/A-18C。悪天候でBu.No.は読めないが，この日飛来した4機はいずれも塗り替えられたばかりで，オーバーホール直後，あるいは新造機と考えられる。本機は増槽に何かのマーク，小写真の機体は「VFA-151」の文字を記入していたが，仮にVFA-151からの移動だとすれば夜間攻撃能力のあるF/A-18C（N）のはず。しかしBu.No.が分からない以上，VFA-151からの移動とは特定できない。なお，VF-21やVFA-192など一部の部隊は，現在マークを濃いグレイで記入し始めている。

Photo: Yukio Kojima
Photo: Katsuyuki Nishizawa

→　8月6日，嘉手納へ着陸するVMFA-212のF/A-18C"JUG"（WD05/163742）。VMFA-212はVMFA-232と交替したばかりの飛行隊で，この日，4機（WD05/10"SPOCK"/11"WOODY"/12"STRIDER"）が嘉手納に飛来した。4機ともフィンチップに乗員のコールサインを記入しているが，モデックスの大きい機体は複数のパイロットに割り当てられているのか，8月13日に厚木へ飛来した#10の右側には"HOMER"とあった。また#14も右が"GAGS"，左が"KOMRAD"で，このほか厚木へは#01"SNIPER"，#02"GHOST"も飛来した。

Photo: Hideto Asato

→　8月6日，嘉手納へ着陸するVMFA-115のF/A-18A（VE09）。VMFA-115は7月にVMFA-251と交替した飛行隊で，前回のMAG-12ローテーションは92年1月から7月まで。現在MAG-12へのF/A-18A/Cローテーションはサウスカロライナ州ビューフォートのMAG-31とハワイ，カネオヘベイのMAG-24から行なわれており，ここ数年はMAG-31所属飛行隊はVMFA-115（VE）/122（DC）/251（DW）/115（VE），MAG-24所属飛行隊はVMFA-232（WT）/212（WD）/235（DB）/232（WT）/212（WD）というパターンが続いている。

Photo: Hideto Asato

→　8月5日，嘉手納のR/W23Lへ着陸するHMM-262（C）のAV-8B（ET54/163675）。機首の星マークやラダーの斜線からも分かるように原隊はVMA-211で，LHA-3ベローウッドのHMM-262（C）に派遣されている機体。このほか7月初旬の嘉手納基地祭で，AV-8B夜間攻撃型（ET50/164119）が公開されており，6機のモデックスはET50〜55となる模様。写真では読みにくいが，後部胴体に何か書かれており，部隊名と母艦名が記入されていると考えられる。本機は爆撃訓練を行なったようで，主翼下にはTERを介してMk.76訓練弾を搭載している。

Photo: Shigeta Shimabara

Photo: Toshiaki Nakagawa

← やや古くなったが，7月6日に横田で行なわれたコマンダーカンファレンスを終え，帰途につく51WG司令サンディ・シャープ准将機F-16D-40-CF（89-2168）。僚機F-16C-40-CF（90-0771）とともに飛来したもので，前席にシャープ准将，後席に19TASS司令，#771に36FS司令が搭乗していた模様。#168は洪水によって基地閉鎖，解散した31FW/307FSから移動してきた機体で，F110エンジン搭載のブロック40となり，生産の遅れていたAAQ-14LANTIRNポッドも搭載されている。なお，左主翼下にあるはSUU-20訓練ディスペンサー。

Photos: Kiyotaka Akiba

← 8月19日，エルメンドルフへ向け横田を離陸する55WGのC-135B（62-4130/18470）。前日，テクニカルストップのため飛来したが，第3エンジンのトラブルによってこの日の出発となったもので，修理はC-54スポットで行なわれた。小写真はC-54に駐機する#4130の機首と垂直尾翼のクローズアップで，カーゴドアの内側にはネブラスカ州と鷲の紋（黒と黄）に"Fightin'55th"の文字，またフィンチップにも"Fightin'55th"の赤文字が入っている。本機には軍人以外の要人（議員か高級官僚）が乗っていたようだが，詳細は不明。

Photo: Satoshi Yabe

Photo: Shinji Yoshioka

← 8月12日，烏山へ向け横田を離陸する43ARW/28ARSのKC-135R（61-0312/18219）。同じく43ARWの姉妹飛行隊，マイノット の906ARSのKC-135R（63-7978/18595，小写真）とともに横田へ展開，訓練を兼ねミッションを行なっているが，空輸ミッションが多かった。なお28ARSと同じエルスワースに展開する28BWのB-1B 2機が，8月11～4日に世界一周飛行を行ない日本上空も通過したが（P.100参照），この2機が給油支援を行なったかどうかは不明だ。なお43ARW飛行隊は垂直尾翼に基地名，機首に部隊マークを記入している。

Photos: Satoshi Yabe

Photo: Tomonari Ishikawa

← 7月29日，横田で撮影された19ARWのKC-135R（59-1476/17964）。尾翼のマークは7月1日付でAETCに移管された97AMWのものだが，機首には「19TH ARW」とAMCのインシグニアがあり，部隊移動中の過渡的なマーキングだろう。最近横田へは訓練を兼ねた97AMW機の飛来が多く，ATCから引き継いだAETCのパッチが付いた（小写真左は97AMW/57ASのC-141B/66-0203）。小写真右は8月17日に飛来した19ARWのKC-135R（60-0318/18093）で，機首に騎士のマーク，垂直尾翼に「BLACK KNIGHTS」の文字が入っている。

→　8月7日，嘉手納のR/W23Lを離陸するテネシーANG 134ARG/151ARSのKC-135E（56-3609/17358）。濃淡グレイ2色のいわゆる"ベビーシャム"スキームだが，尾翼の「TENNESSEE」の文字とANGのインシグニアは赤で，まるでU-2Rのようだ。ベビーシャム・スキームはKC-10Aのシャムスキーム（色は上面FS.36081，下面FS.16473）の変形だが，"シャム"とはシャチの名前で，その体色に似ているため乗員達が名付けた。なおAMC部隊のKC-135は順次，全面ミディアムグレイ（FS.36173）の"バトルグレイ"スキームへと移行している。

Photo : Katsuyuki Nishizakura

→　8月2日，嘉手納を離陸する353SOG/1SOSのMC-130E-Y（64-0571/4087）。#0571はMC-130E-SからMC-130E-Yに改造された機体で，いかにも特殊作戦機らしいアンテナや突起がMC-130E-S当時とは異なる。注意していただきたいのは外翼下面に搭載された空中給油ポッドで，機体と同じグレイ2色の新迷彩を施していることから，一時的な改造とは考えにくい。HC-130コンバットシャドーは敵地上空での給油を想定していないが，MC-130Eコンバットタロンに給油能力を持たせれば，特殊作戦ヘリの活動範囲は大きく広がる。

Photo : Hideto Asato

→　8月20日，横田のR/W36へ着陸するC-21A（84-0133/35A-579）で，他の3機（84-0130/0132，c/n35A-576/578）とともに飛来，横田の374AW/19ASへ配備された。4機はカリフォルニア州マクレランの459AS/det.1所属だったが，その後サクラメントALC/330ALF所属となり93年中盤に解散した。4機は支援要員19名とともに横田へ配備されたが，現行の2機（84-0101/0102）が帰国するのか，6機態勢になるのかは不明。なおC-21配備にともない19ASのUH-1Nはハンガーを追い出されたが，運用を中止するという未確認情報もある。

Photo : Toshiaki Nakagawa

→　7月23日，嘉手納のR/W05Lに着陸する501MIBde/3MIBn（第501軍事情報旅団第3軍事情報大隊）のRV-1DクイックルックII（64-14239）。OV-1D（68-15938）とペアで飛来したもので，外翼下面に搭載されたALQ-133クイックルックELINTポッドの細部がよく分かる。右下の小写真はOV-1Dで，ALQ-133以外にも機首のパノラミックカメラ，前胴下面のAPS-94側方監視機上レーダー（SLAR）やそのすぐ後ろのカメラ/IRセンサーのフェアリング，後胴背部のFMブレードアンテナなど，RV-1Dと比べて差異がよく分かる。

Photos : Takahiro Nakano

Photos : Junichi Iwakura

← 8月13日，厚木のR/W19へ着陸するセスナエアクラフト社のセスナ525サイテーションジェット（N210CJ/525-0010）。エンジンナセルの"Citation Jet"のロゴマークや「CJ」のレジスターからも分かるようにセスナ社のデモ機で，日本へは初飛来ではないだろうか。セスナ525は5席級の小型，廉価のビズジェットで，92年末から引き渡しが始まったばかり。セスナでは本機をベースに空海軍向けJPATS練習機を開発する計画だが，全長13mほどの胴体は航空自衛隊のT-4練習機と同等と聞けば，納得していただけるだろう。

← 8月20日，埼玉県小川町で撮影されたエースヘリコプターのMD520N（JA6121/LN034）。93年2月号P.126で紹介した機体で，92年11月12日でトーメンエアロスペースが所有，新規登録した（定置場は朝日川越ヘリポート）。その後エースヘリコプター（AHC）にリースされており，胴体側面に「ACE HELICOPTER」，垂直安定板に「AHC」と黒で記入。ヒューズ500用の農薬散布装置を改造して搭載している。AHCは今年，ノーターによる散布事業を関東近郊に絞ったが，大きな問題点はなく来シーズンからは使用範囲を広げる模様。

Photo : Masataka Sato

← 8月28日，ホンダエアポートでフライトを行なう日本デジタル研究所（JDL）のAS355N（JA6712/5540）。5月19日に野崎産業が新規登録，7月1日にJDLへ移転登録した機体で，4月30日に新規登録された野崎のデモ用AS355N（JA6707/5542）に続く同型2機目の登録。AS355NはAS355Fのアリソン250-C20F（420shp）をチュルボメカTM319アリウス1A1（456shp）に換装したリエンジン型で，給気口，排気口の形がAS355Fとはまったく異なっている。カラーリングは白地に紺で，ロゴは「D」の字のみがライトブルー。

Photo : Haruhiko Shogawaki

← 8月24日，岐阜で試験飛行を続ける新日本ヘリコプター向けのBK117B-1（JA6715）。7月までの新規登録リストにはJA6715は含まれておらず，8月以降の登録となるのだろうが，新日本ヘリはBK117を保有したことがなく，これが初めての登録となる。現在はまだ機体の試験を続けている段階だが，後部キャビンドアの後ろにウェスカム防振カメラを搭載，10月から送電線の監視飛行を行なうことになっている。カラーリングは通常の新日本ヘリ機と同じ全面オレンジに青，白のストライプで，鳥のマークは黄地に青。

→　8月5日，那覇をタキシングする第5航空群第9航空隊のP-3C(5017)。第9航空隊（初代司令藤本正則1海佐）は7月30日付けで新編された新しい航空隊で，第4航空群第6航空隊，同第3航空隊，第2航空群第2航空隊，同第4航空隊，下総教育航空群第206教育航空隊，第1航空群第1航空隊，第5航空群第5航空隊，第1航空群第7航空隊，第31航空群第8航空隊に続く10番目のオライオン部隊。この#17は同じ那覇の第5航空隊から移管された機体で，垂直尾翼にはユーモラスなドラゴンの部隊マークが記入されている。

→　7月31日，仙台のJAMCOハンガーで整備を受けていたビーチ90キングエアで，写真の4機に加え，右側に1機，計5機が確認できた。全機，下地のジンクロメイト塗装のままで，文字通り"グリーンエアクラフト"。胴体上部に大きなブレードアンテナがあることから海上自衛隊向けTC90と思われ，4年度予算で発注された5機と機数的にも符合する。現在徳島教育航空群第202教育航空隊で使用されているTC90は22機（6801/6822）で，4年度発注の5機には6823/6827のシリアルが与えられ，202空へ配備されることになるはずだ。

Photo : Masataka Sato

→　8月7日，海自横須賀基地のチビヤンで公開された南極観測船しらせ搭載のOH-6D（8773）。しらせにはこれまでベル47G-2A（8751）が搭載されていたが，先頃退役してOH-6Dと交替したもの。この8773は，これまで海自唯一のOH-6D運用部隊であった鹿屋基地所属，第211教育航空隊からの移動ではなく，しらせ搭載用に4年度予算で新規調達された機体。基本塗装は第211教育航空隊所属機と同じトレーナーイエローで，風防のフレーム，ドア，エンジンナセル，排気口周り，尾部などがデイグロウオレンジに塗られている。

Photo : Koichi Fukushima

→　8月23日，明野で撮影された陸上自衛隊第2ヘリコプター隊第1飛行隊のCH-47J（52925）。スポンソン前方に白っぽい斜線が見えるが，これは第1飛行隊を表わしており，第2飛行隊は2本斜線となるはずだ。第2ヘリ隊のKV-107は全面ODの旧塗装時，後胴に派手な黄色の斜線を引いていた。今回のマークはこれの踏襲だろうが，低視認性が優先され注意書きと見間違えそうな細い線になってしまった。

＊10月号P.120上のファルコン900Bはすでに登録済みでした（92年9月号P.138参照）。またP.121下2枚の写真が入れ違っていました。訂正してお詫びします。

Photo : Hirosuke Hayashi

Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

KAMAN H-2 SEASPRITE

●解説：石川潤一
Text : Junichi Ishikawa

Illustration : Akira Sakamoto

Kaman SH-2 Seasprite HSL-35

SH-2は運用スペースに限りのある艦上での運用を目的としてコンパクトな機体にできる限りの多目的性能を盛り込んだ艦上ヘリコプターの代表といえる。その装備は対潜・対艦捜索能力をメインとしてレーダー，ソノブイ・ランチャー，マーカー・ランンチャー，対潜魚雷，SAR用ホイストなどと多彩だ。開発当初は救難を中心とした多用途ヘリコプターとして開発され，年代を経るごとに改修が加えられ対潜・対艦捜索能力を加えたLAMPS Mk.1そしてSH-2Fへの発展は艦載ヘリの変遷を体現しているといえよう。イラストの機体はHSL-35 "マジシャンズ"（HSL：米海軍軽対潜哨戒ヘリコプター飛行隊）のSH-2で，機体全体をエンジングレイに塗り，ソノブイ搭載口（カバーがかけられ塞いである）には赤と白のストライプの枠が書かれ，中に飛行隊のエンブレムが書いてある。

速投入されている。64年8月2日、北ベトナムの魚雷艇が米海軍の駆逐艦マドックスを攻撃する「トンキン湾事件」が起き、これを口実にアメリカは紛争への武力介入を本格化する。報復爆撃を行なった空母CVA-14タイコンデロガにはHU-1 Det.1/Unit.B(第1分遣隊B部隊)、CVA-64コンステレーションにはDet.1/Unit.FのUH-2Aが3～4機搭載されていた。

単発機であるUH-2A/Bは信頼性の面で問題があり、ベトナム戦争参加機に限っても運用中の事故で6機のUH-2A/Bが失われている。海軍はベトナム戦参戦直前の64年7月、カマンに対して双発型UH-2Cの試作を発注、T58-GE-8B(1,250shp)を2基搭載した試作機(Bu.No.147981)は65年3月から実用試験を開始した。なお、2基のエンジン出力を合計すれば2,500shpに達するが、トランスミッションの能力から合計出力は1,685shpに減格されている。

迎洋艦ペインブリッジ(DLG-15)にシルバニア製電球(LAMPS)を空輸してきたHU-4 Det.43のUH-2B(61/150164)。

双発型の試験は65年春から秋にかけて行なわれ、海軍は11月にさらに1機の追加改修を命じた。前量産型ともいえる追加改修機は66年3月14日に初飛行、5月にはテストフリートに加わっている。40機の量産改修が決まったのが、66年8月のことで、67年中盤にBIS試験を終え、同年8月にはHU-1から改称されたHC-1(第1ヘリ戦闘支援飛行隊)への配備も開始された。なお、HUからHCへの改称は65年7月1日付で行なわれている。

最初にトンキン湾に展開したUH-2Cは、67年12月初頭に最初のラインピリオド(戦列期間)を開始したCVA-61レンジャー搭載のHC-1 Det.61で、UH-2Aとの混成配備だった。続いて12月末には、CVA-63キティホークのHC-1 Det.63が全機UH-2Cの編成でトンキン湾に展開している。双発化によって片発停止時の安全性、生存性が高まるのはもちろんだが、パワーアップによる性能向上も予想以上に大きく、とくに"ホット・アンド・ハイ"(高温高地)性能はベトナムでの運用に不可欠な要素だった。そのため、UH-2Cの配備は太平洋艦隊の空母に機体を供給しているHC-1が優先され、大西洋艦隊のHC-2が初受領したのは約1年遅れの68年9月のこと。

UH-2A/B/Cは前胴右側に"フィッシュポール"(釣り竿)と呼ばれる救難ホイスト用支柱を装備しており、離着艦時の事故に備えるプレーンガードを主任務としていた。しかし装甲や武装はなく、敵地に降下した乗員を救出するコンバットレスキュー(戦闘救難)に適した機体ではなかった。第7艦隊第77空母任務部隊(77CTF)はトンキン湾の南北2ヵ所に戦闘捜索救難(CSAR)ステーションを設置、ミサイルフリゲイト(DLG,75年にミサイル巡洋艦=CGと艦種変更)などの小型戦闘艦からUH-2A/B、コールサイン"エンジェル"を運用した。エンジェルの乗員は当初、防弾胴衣に機関銃あるいは小銃という出で立ちだったが、65年末からはコクピットおよびトランスミッションに装甲板を追加、燃料タンクをインテグラル式に変更したUH-2A/B装甲型の配備が始まった。

エセックス級空母CVA-14タイコンデロガへ着艦するHC-1のUH-2B(UP53/152198)。

UH-2A/B装甲型はウエストガンとしてM60C 7.62mm機関銃2挺を装備しており、重量増にともないエンジンをT58-GE-8B(1,250shp)に換装した。しかし、それでもパワー不足は否めず、エンジンをT58-GE-8F(1,350shp)双発とし、テイルローターを4翅ブレードに変更したHH-2Cが登場する。またHH-2Cは火力不足を補うため、ウエストガンに加えて機首下面に7.62mmミニガン1挺装備のチャイン(チン)ターレットを装備している。HH-2Cは6機のUH-2Aを改造したもので、69年中に全機厚木基地のHC-7に配属されている。なお、HH-2Cのコールサインは"クレメンタイン"で、UH-2A/Bも後期には"エンジェル"の替わりに使用している。

なお、HC-7"シーデビルズ"はベトナム戦期間中、77名の救出に成功しており、そ

Photo: Masumi Shimazaki

UH-2B（150153）は60年代中盤には，厚木のベースフライトでも使用されていた。

の6割強がUH/HH-2によるものだった。中でも圧巻は68年6月19日，ハノイ近郊の水田地帯へ墜落したVF-33（第33戦闘飛行隊）所属F-4Jファントムのクルー，ジョン・ホルツクロウ，ジョン・バーンズ両少佐を救出したミッションである。DLG-15プエブロを発進したクライド E.ラッセン大尉操縦のUH-2A"クレメンタイン2"は，夜間，敵砲火の真っ只中でふたりを救出した。大尉には米軍人最高の栄誉である議会名誉勲章（MOH）が与えられており，またHC-7に対しても，67～69年の作戦期間中の功績を認め，71年に大統領部隊感状（PUC）が与えられている。

HH-2Cのチャインターレットはミニガンの故障多発で評判は芳しくなく，以後の救難型でも採用されていない。続いて量産改修されたHH-2DはUH-2後継の空母搭載の救難型で，戦闘救難任務を想定していないため兵装や装甲板はない。エンジンはHH-2Cと同じT58-GE-8F双発だが，トランスミッションが強化されたため合計出力がアップしており，離陸重量が増え，高温高地性能も向上している。HH-2Dは双発化されていなかったUH-2A/B 67機を改造したもので，71年にHU-2による運用が始まったが，UH-2Cとは逆に大西洋艦隊への配備が優先されたため，ベトナム戦ではほとんど使用されていない。

SH-2DとYSH-2E

67年10月21日，第3次中東戦争においてイスラエルの駆逐艦エイラートが，エジプト海軍のコマール級哨戒艇（ソ連製）から発射されたSS-N-2スティックス艦対艦ミサイルによって撃沈される事件が起きた。艦対艦ミサイルを使えば，小型艇でもはるかに大きな艦艇を撃沈できることを示した歴史的な事件だが，この一件がヘリによる対艦ミサイル防御（ASMD）の重要性を大きくクローズアップさせた。

米海軍は小型水上艦でジャイロダインQH-50ドローン対潜ヘリ（DASH）を運用していたが，航続距離が小さく事故率も高かった。またレシプロエンジンのDASHは引火性の高い航空ガソリンを使用するため，ジェット燃料への切り替えが急務であった。DASHの代替機として開発されたのが軽空中攻撃機（LAAV）と呼ばれる有人対潜ヘリで，海軍はエイラート事件の教訓からASMD能力も付与されることになった。その結果，誕生したのがUH-2ベースの多目的ヘリSH-2D LAMPS Iで，残存するUH-2A/B 115機が改造の対象となった。しかし，途中で発展型SH-2Fへの改造が決まったため，SH-2Dへ改造されたのは20機のみだ。

SH-2Dのエンジン，トランスミッション，テイルローターなどはHH-2Dに準じており，量産改修に先駆けてHH-2D 4機が試改修された。この4機はNHH-2Dと呼ばれ，2機はASW用，残る2機はASMD用のミッション機器を搭載，フロリダ州ジャクソンビルの海軍航空開発センター（NADC）で飛行試験に供された。なおNHH-2D（ASMD）は，機首にテキサスインスツルメントAPS-115Xバンド対艦捜索レーダーを装備していた。

量産改修型SH-2Dはより簡素なカナディアンマルコーニLN-66HP捜索レーダーを機首下面に装備しており，胴体左側面にソノブイランチャー（SSQ-41LOFARパッシブソノブイあるいはSSQ-47アクティブソノブイ15本収容），右側面のパイロンにテキサスインスツルメントASQ-81磁気探知装置（MAD），機首下側面左右にマリーンスモークマーカー（MSM）ランチャー（Mk.25 MSM 8本収容）を装備する。

このほかアビオニクスとしては，ジェネラルインスツルメントALR-54電子支援装置（逆探装置，ESM），テレダインライアンAPN-182ドップラー航法装置，ARR-52およびASA-26Bソノブイ受信機，ARA-25極超短波方向探知機（UHF-DF），フライトラインエレクトロニクスAKT-22ソノブイUHFデータリンク，コリンズARC-159UHF無線機，ARN-21またはARN-52Tacan，EDMAC AYK-2航法コンピューターなどがある。海軍は63年にUH-2A（147973）を改造，AQS-10ディッピングソナーの運用

Photo: KOKU-FAN

空母艦上のUH-2C。救難ホイストに装着されているのは，空対艦給油のパイプだろう。

試験を行なったが，シースプライトの限られたキャパシティでは運用は難しく，結局SH-2には採用されなかった。

SH-2D量産改修機は71年3月16日に初飛行，8月には2機がBIS試験に入り，ベルナップ級ミサイルフリゲイトDLG-28ウェインライト艦上での運用試験も含まれていた。SH-2D初のデプロイメント(海外展開)はネームシップのDLG-26ベルナップに2機派遣されたHC-4所属機で，71年12月7日のこと(初配備は9月)。続いて72年1月には太平洋艦隊のDLG-31スティレットにHC-5分遣隊が展開した。なお72年3月には，レイクハーストのHC-4がHSL-30(第30軽対潜ヘリ飛行隊)，カリフォルニア州インペリアルビーチ(旧リームフィールド)のHC-5がHSL-31と改称されている。SH-2Dの納入は72年3月までに完了，続いて狭い飛行甲板でも運用できるよう，尾脚の位置を前方にずらしたSH-2Fが登場する。

SH-2Fについては後述するが，その前にASMD能力向上型，YSH-2Eについて紹介しておこう。YSH-2Eはチャインレドームにテキサスインスツルメント APS-122レーダーを装備した改造型で，Bu.No.149033と150181が72年3月7日と28日に相次いで初飛行している。SH-2DはLAMPS Iと呼ばれ，ASMD能力はあくまでも暫定的なものだった。そこで，LAMPS II計画として，機首を延長してLN-66HPレドームの前にAPS-122用半球形レドームを追加したのがYSH-2Eである。

YSH-2Eは72年夏，一時的にHSL-31に配属されてベルナップ級フリゲイト，DLG-33フォックスで試験航海を行なっている。しかし，双発化されたとはいっても，シースプライトに2基のレーダーを搭載，ASW/ASMD任務を兼務させるのには重量的に無理があった。結局，SH-2D LAMPS Iに続いて改造される予定だったSH-2E LAMPS IIはキャンセルされ，2機のYSH-2EはSH-60B LAMPS III用機器のテストベッドとして使用されている。

71年ごろ，カリフォルニア州リムーアのベースフライトに所属していたUH-2C(149747)。

Photo : via Naoki Nishimura

LAMPSの決定版 SH-2F

SH-2Dへの改造は第1バッチ20機，第2バッチ25機，第3バッチ30機，第4バッチ30機，計105機の予定だったが，改造されたのは第1バッチのみで，残る85機はSH-2Fとなった。改造の方法は累進航空機修理改造（PAR-MOD）と呼ばれるもので，UH-2A/B/C，HH-2C/Dなどの既存機をオーバーホールも兼ねて改造された。

SH-2Fは既述のように尾脚を1.83mほど前方に移動させており，DLGより小型のガーシア(DE-1040)級やノックス(DE-1052)級などの護衛艦（75年にフリゲイト=FFと艦種変更）での運用が容易になった。もうひとつ，SH-2Dとの識別点はカマン101式メインローターで，ハブや回転部にチタニウムが多用され，サーボフラップも簡素化された。この新ローターは振動軽減などの効果があり，YSH-2Eが初採用した。また88年からは，ローターブレードの複合材化も始まっている。

SH-2Fは初就役からすでに20年がたっており，アビオニクス，ミッション機器なども順次更新されている。たとえば，ESMはALR-54からジェネラルインスツルメントALR-66，さらに現在ではその改良型，ALR-79に換装されている。またソノブイ受信機はEDMAC ARR-75に換装されており，SSQ-53DIFAR（指向性低周波数捕捉測距）パッシブソノブイやSSQ-62DICASS（指向性指揮活性化ソノブイシステム）などの新型ソノブイにも対応できるようになった。このほか，MADやソノブイ受信機の情報を表示できるPT-429/Aプロッティングボードの替わりに，70年代末からはテレ

72年9月17日，地中海を航行する空母ケネディに接近してきたカモフKa-25を追尾する，HC-2のHH-2D（AB011/151326）。

Photo : U.S. NAVY

ダインASN-123C戦術データシステムへ表示するようになった。

SH-2の乗員はパイロット、コパイロット兼戦術管制士官（TACCO）、システムオペレーター（SENSO）の計3名で、キャパシティの関係からLOFAR（低周波数分析記録）ソノブイの音響データを処理する機器は搭載できなかった。そのため、ソノブイ受信機によって得られた音響データは未処理のままUHFに変換され、AKT-22データリンクを介して母艦に送信される。ただし88年には、カナダ、コンピューティングデバイス社製UYS-503ソノブイプロセッサーの搭載が決まっており、リエンジン型SH-2GやSH-2F運用寿命延長（SLEP）型などへ搭載される予定。

SH-2FはSH-2D第2～4バッチ改修に指定されていた85機（実際には88機となった）に加え、SH-2Dの残存機16機も同仕様に再改造されている。改造機の総数は104機で、このほか82年度から計66機のSH-2Fが新規生産されている。SH-2Fの部隊配備は73年5月、HSL-33に対して始まっており、9月11日にはノックス級護衛艦DE-1069（FF-1069と改称）バグレーに搭載され初のデプロイメントを行なった。

HSL-30/31がSH-2DからSH-2Fへ機種改変、転換訓練部隊となっており、さらに大西洋艦隊、太平洋艦隊に3個ずつ実戦飛行隊が新編、現役のSH-2F飛行隊はHSL-30～37の8個。このうち、偶数番号の飛行隊は大西洋艦隊第1ヘリ制海航空団（HelSeaControlWingOne）麾下に編成され、基地はバージニア州ノーフォーク（HSL-30/32/34）とフロリダ州メイポート（HSL-36）。一方、奇数飛行隊は太平洋対潜戦航空団（ASWWingPac）所属で、HSL-37がハワイ州バーバースポイント、残りはカリフォルニア州ノースアイランドに展開していた。

72年6月にレイクハーストで撮影されたHSL-30のSH-2D（HT53/150157）。

現在ではSH-60Bシーホーク飛行隊を含めた軽対潜ヘリ部隊は、大西洋艦隊の各隊が92年7月1日にノーフォークで新編された第1軽対潜ヘリ航空団（HSLWingOne）、太平洋艦隊は93年5月5日にノースアイランドで新編された太平洋軽対潜ヘリ航空団（HSLWingPac）の麾下に統合されている。このほか予備役ヘリ航空団（HelWingRes）の3個飛行隊（HSL-74/84/94）もそれぞれSH-2Fを運用しており、後述するように92年末からはHSL-84にリエンジン型SH-2Gの配備も始まっている。

シースプライト飛行隊は、SH-60Bの配備にともない順次数を減らしており、92年7月31日にHSL-31、9月30日にHSL-36、12月4日にHSL-35が解隊、HSL-37も92年2月からSH-60Bへの機種改変を開始している。また予備役のHSL-74も93年度中に解隊予定。94年度国防計画で海軍は保有艦を443隻から413隻に削減する計画だが、その中にベルナップ級巡洋艦2隻も含まれており、ノックス級の退役も進んでいる。シースプライトを必要とする環境は、次第に狭まりつつあるのが現状だ。

しかし、その中でもシースプライトは着実に進化を遂げている。ミッション機器のアップデートについては既述のとおりだが、これに加え、ペルシャ湾岸地域などへの展開が頻繁になった80年代末から、自衛電子機器の搭載も始まっている。とくに目立つのが後部胴体上に2基並んだサンダースALQ-144赤外線妨害装置で、このほかローラルALE-39チャフ/フレアー・ディスペンサー、ローラルAAR-47ミサイル警報受信機などの搭載が予定されている。また、改修型は機首下面右側にヒューズAAQ-16赤外線前方監視装置（FLIR）が追加されており、夜間作戦能力が付与された。

湾岸戦争においては、現役6個飛行隊はすべてフリゲイトなどに搭載され実戦参加しており、ASW任務、汎用任務に加え、ASMDを含む対水上戦（ASUW）任務にも当たった。一部の機体はM60Cウエストガンに加え、胴体側面の兵装パイロンにAGM-65マベリック空対艦ミサイルやLAU-61/69ロケットランチャーなどを搭載してイラク軍水上艦艇の捜索、攻撃に当たっている。

このほか、ノックス級フリゲイトFF-1068ブリーランドに派遣されていたHSL-36のSH-2Fは、カマン・マジックランターンML-30空中対機雷ポッドのプロトタイプを搭載、ペルシャ湾で試験運用を行なっている。マジックランターンはレーザーを使って水

続々と完成するSH-2F。エンジンは未装備だが、ギアボックスの形状がよく分かる。

中の機雷を探知できるシステムで、改良型のML-90もすでに完成、実用試験が始まっているはずだ。

予算難に泣くSH-2G

最後になったが、リエンジン型SH-2Gスーパーシースプライトについても紹介しておこう。SH-2GはSH-60Bと同じジェネラル・エレクトリックT700-GE-401C（1,940shp）に換装した機体で、SH-2Fを改造したYSH-2G 1号機（161653）は85年4月にエンジンテストベッドとして初飛行、89年12月28日にはフル装備の状態で飛行試験を開始した。SH-2GはAAQ-16FLIRを装備するが、そればかりでなくFLIRのデータを表示できるASN-150戦術航法ディスプレイを装備している。また、MIL-STD-1553Bデジタルデータバスの採用で、電子機器の統合が大きく進んだ。

海軍は87年度予算でSH-2G 6機を発注しており、量産1号機（163541）は90年3月に初飛行した。海軍では92年1月までに24機分の改修キットをカマンに発注しており、最終的には97機をSH-2G仕様に改造する計画だった。しかし、国防予算の大幅削減にともない老朽艦の退役が早まったため、93年度以降のSH-2G改造計画はキャンセルされた。すでに発注済みの新造機6機と改修キット24機分、合わせて30機を上回るSH-2Gが調達される可能性はほとんどなくなった。

それでも、海軍は92年12月14日付で予備役のHSL-84に対するSH-2Gの配備を開始している。現在、予備役のHSL-74/84/94は麻薬密輸船摘発を主任務としており、SH-2Gは大きな戦力となるはずだ。既述のようにHSL-74は近く解隊する予定で、94年までに30機のSH-2Gが完成すれば、現役のHSL-33、予備役のHSL-84/94の3個飛行隊が運用することになっており、適当な機数といえよう。

なお、米政府は台湾海軍が希望していたSH-60B仕様機の導入を、中国と結んだ対台湾武器輸出規制枠の関係から差し止め、替わりにSH-2Gの輸出を承認した。しかし、米議会はこの規制枠撤廃を先ごろ決議しており、台湾向けSH-2G輸出がどうなるか現時点でははっきりしていない。ともあれ、数を減らしつつもシースプライトは、作戦機として21世紀まで生き続けることは間違いない。

SH-2F 諸元データ表

メインローター径	13.51m
胴体長	12.19m
全高	4.58m
胴体幅（MADを含む）	3.74m
空虚重量	3,447kg
最大離陸重量	6,124kg
最大速度（海面高度）	256km/h
通常巡航速度	222km/h
最大上昇率（海面高度）	762m/min
上昇限度	7,285m
ホバー上昇限度	6,340m
航続距離（増槽装備）	885km

シースプライトBu.No.

Bu.No.	機数	型式名備考
147202/147205	4	YUH-2A(YHU2K-1)
147972/147983	12	UH-2A(HU2K-1)
149013/149036	24	UH-2A(HU2K-1)
149739/149786	48	UH-2A(HU2K-1)
150139/150138	48	UH-2B(HU2K-1U)
151300/151335	36	UH-2B(HU2K-1U)
152189/152206	18	UH-2B(HU2K-1U)
161641/161658	18	SH-2F
161898/161915	18	SH-2F
162576/162587	12	SH-2F
162650/162655	6	SH-2F
163209/163214	6	SH-2F
163541/163552	12	SH-2F/G

SH-2F改造機Bu.No.

147980/7981, 149013, 149015/9017, 149019, 149021/9024, 149026, 149028, 149030/9031, 149033, 149035/9036, 149744, 149747/9748, 149750, 149753, 149755, 149758, 149761, 149765/9766, 149768/9773, 149779/9780, 150139/0141, 150143, 150146, 150148/0150, 150152, 150154/0160, 150163, 150164/0167, 150169, 150171, 150173/0175, 150178/0179, 150181, 150185/0186, 151300, 151303/1306, 151308/1314, 151316, 151319, 151321, 151323, 151325/1327, 151329/1335, 152189/2192, 152199/2201, 152203/2206

Photo：U.S.NAVY

FFG-7ペリー艦上で試験飛行を行なうYSH-2G（161653）。エンジンナセルがSH-2Fとは異なる。

SEASPRITE Photo Album

●写真解説：石川潤一
Photo Caption : Junichi Ishikawa

Photo:SMITHSONIAN INSTITUTION

↑　サンディエゴ上空を飛行するHU-1のUH-2A(UP2/149021)。機体全面を通常のエンジングレイではなくインターナショナルオレンジに塗っているが、このカラースキームは65年5月に訓練ヘリ用に採用されたもの。HU-1は65年7月にHC-1と改称されているから，65年ごろの撮影だろう。HU/HC-1のホームベースはサイディエゴ最南部，インペリアルビーチにあるリームフィールドで，現在も海軍の補助飛行場となっている。

↓　陸軍に2機移管されたUH-2Aの1機(149786)。エンジングレイと蛍光レッドオレンジという救難ヘリのスキームで，テイルブームの「NAVY」の白文字を，「ARMY」と書き替えている以外は通常と変わらない。陸軍では2機のUH-2Aをベースに，前脚収容部のすぐ後ろに主翼を追加，右翼の上，写真では小窓のある付近にエンジン基部を設けてJ85ターボジェット1基を装備した。このトマホークと呼ばれる試験機は，64年8月に進空した。

Photo:KOKU-FAN

← 70年1月，フィリピンのキュービーポイントに駐機するHC-7 Det.109のUH-2A装甲型(VH11/149024？)。逆光気味の写真で分かりにくいかもしれないが，右機長席が後方にも張り出した防弾シートになっている。本機は全面エンジングレイに塗られているが，コンバットレスキューという特殊任務のため文字の色も通常の白とは異なる黒で，写真から読み取れる情報は多くない。ヘリ手前の工具箱には，「Det.109」と書かれている。

Photo: U.S.NAVY

→ カリフォルニア州ミラマーで，消火作業を行なうUH-2B (150172)。シースプライトの汎用任務には事故機の消火も含まれており，UH-2は大きな改造なしに消火液の噴霧が可能。廃棄された機体に火を付けて消火訓練を行なうことがあるが，この写真も臨場感などから実際の事故ではないようだ。IFRアビオニクスを搭載していないUH-2Bは，写真のようにベースフライト（基地隊）の救難ヘリとして優先配備されている。

Photo: U.S.NAVY

Photo: USMC

← 65年5月，サウスカロライナ州ビューフォート海兵隊航空基地祭に展示されたUH-2B(150167)。前脚収容部の前に膨らんだ部分があるが，ここには着水時に展張するフロートが収容されている。洋上で飛行継続が不可能なトラブルが起きた場合でもこれを展張して不時着水し，修理を行なったり，回収を待つことができる。機首のフェアリングは二分割して左右に開くことが可能で，狭い格納庫に収容する時など，わずかだが全長を短くできる。

Photo: KOKU-FAN

← 73年12月，ミシシッピー州メリディアン基地で撮影されたUH-2C(2/150154)。双発化によってエンジンはローターマスト左右に１基ずつ搭載されており，これまでエンジンが収容されていたフェアリング後部には結合ギアボックスなどがある。右エンジンのすぐ前に見えるのが“フィッシュポール”と呼ばれる救難ホイストで，前脚が引き込み式になったのは空気抵抗減というより，救難作業の邪魔になるためという。

Photo: U.S.NAVY

→ 悪天候の中，北ベトナム沖の原子力ミサイルフリゲイト，DLGN-25ベインブリッジに着艦したHC-7のHH-2C(VH20)。機首下面に突き出ているのが7.62mmミニガンと銃弾を収容するターレットで，左（画面では向かって右）を向いているため銃身は先端部がわずかに見えるのみ。エンジンナセルがやや太く見えるが，これは装甲板が張られているためだろう。また機長席防弾シートの形状も，この角度からだとよく分かるだろう。

Photo: Naoki Nishimura

← 72年9月6日,厚木へ離陸するHSL-31 Det.32のHH-2D（TD1/149032）。ドアに記入されたインシグニアや増槽の文字からも分かるように第7艦隊旗艦、ミサイル巡洋艦CLG-5オクラホマシティに搭載されていた機体。なおオクラホマシティは、79年に旗艦の座を現在のブルーリッジに譲っている。HH-2DとUH-2Cの識別点はダブルタイヤになった前脚と4翅のテイルローターで、テイルブームのオレンジイエローの警告帯も位置が異なる。

→ 71年夏，ミサイルフリゲイト，DLG-33フォックス艦上で試験運用された対艦ミサイル防御型LAMPS試験機NHH-2D（ASMD）。機首に搭載されているのはAPS-115で，P-3Cにも搭載されているテキサスインスツルメント製Xバンド空対艦捜索レーダー。このほか機首にもう少し小型のアンテナハウジングを装備したHC-5のHH-2D（TD7/151324）も確認されているが，こちらがNHH-2D（ASW）と呼ばれる対潜型かもしれない。

Photo: U.S.NAVY

Photo: U.S.NAVY

← 72年11月、ジブラルタルの東約60mileの地中海上で，旧ソ連のフォックストロット級攻撃潜水艦を監視するHSL-30のSH-2D（HT52/151328）で，搭載艦はミサイルフリゲイト，DLG-32ウェリアム L.スタンドレイ。すでに何本か投下したのか，15本入るソノブイランチャーには10本しか残っていない。SH-2DはHH-2Dと同じようにテイルブームに斜めにオレンジイエローの警告用帯を引いており，尾脚の位置ともどもSH-2Fとの識別は容易だ。

→ 機首下面にAPS-122のレドームを搭載したYSH-2E。その後方には円盤形のレドームも残されているが，中にLN-66HPレーダーはないようで，UHF-DFやデータリンクのアンテナが収容されているという。レドーム搭載のため機首下面左側にあったピトー管は風防上部に移されており，斜め下を照らす照明灯もむき出しになった。メインローターの後縁に装備された，カマン独自の操縦翼，サーボフラップの形状にも注意。

Photo: U.S.NAVY

→ 飛行試験を行なうSH-2F（151323）。兵装ステーションに搭載されているのはMk.46魚雷のダミーで，スクリューの後方には投下時の減速用パラシュートが装着されている。SH-2Dと比べて尾脚が1.83m前方へ移されており，テイルブームの警告帯の位置も変更されている。このほか，中胴下側面やテイルブーム警告帯下部のESMアンテナ，胴体下面にある折りたたみ式ソノブイ受信アンテナなどの細部もよく分かる。

Photo: U.S.NAVY

Photo: U.S.NAVY

← 74年11月，ノースアイランドで展示されたHSL-33のSH-2F（TF10/151326）。ASQ-81MADの手前にあるのがMk.46魚雷，その前がSSQ-41/47ソノブイ，左側がMk.25スモークマーカー。機首左側の突起はESMのアンテナだが，撮影時期から考えて旧式のALR-56ではないだろうか。機首下面左右には小さなブレードアンテナがあるが，これはIFFアンテナ。このほか，後部胴体下面２ヵ所にUHFアンテナがある。

← 92年3月26日，嘉手納で撮影されたHSL-35 Det.10のSH-2F（TG40/161904）。83年度予算で18機発注されたSH-2F量産型で，尾部下面のESMアンテナがなくなり，尾翼後縁に移設されている。対潜ヘリのロービジ化はSH-3Hが先行しており，SH-2Fがグレイ2色の迷彩を採用したのは90年代に入ってから。なお2本搭載している増槽は100U.S.Gal.入りのもので，初期のシースプライトが搭載していたものと比べるとかなり大きい。

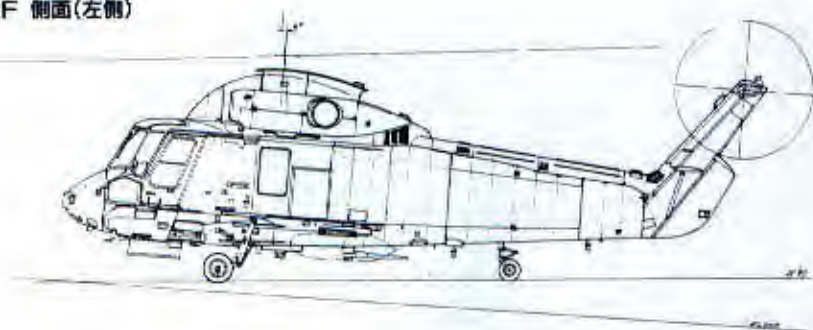
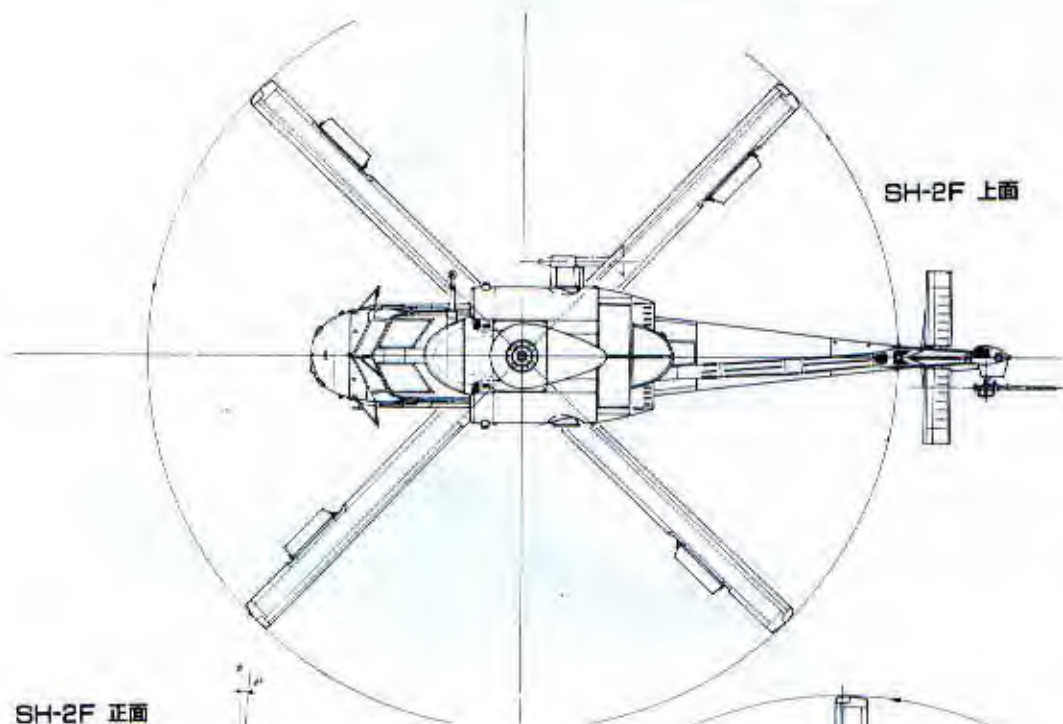
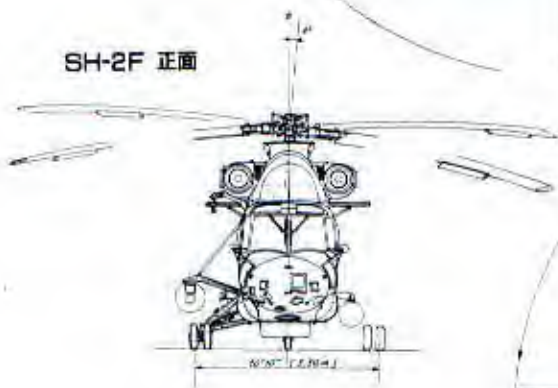
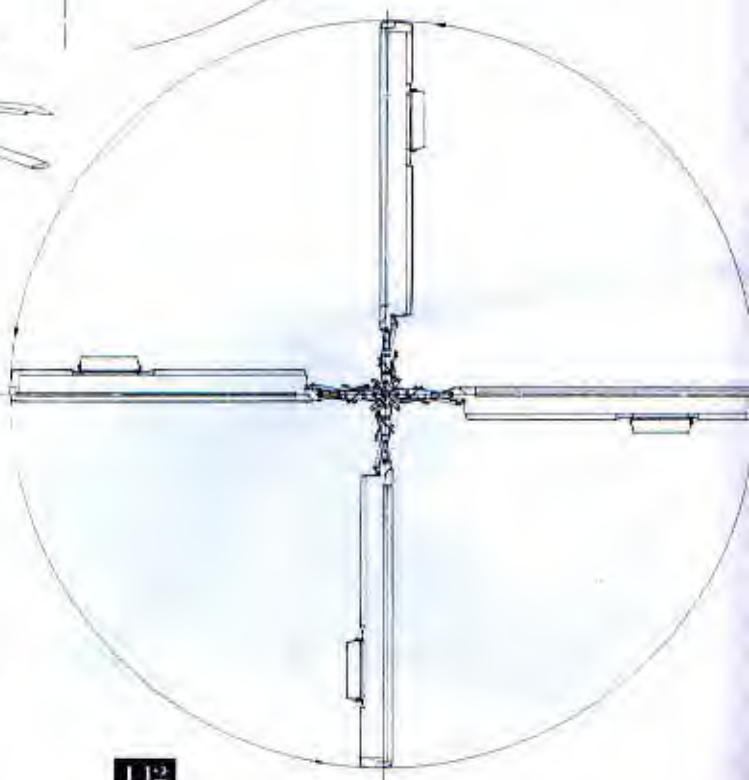
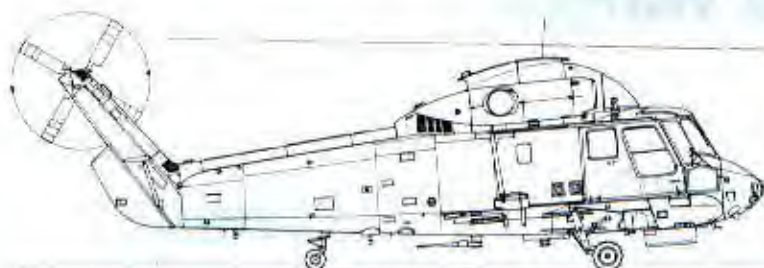
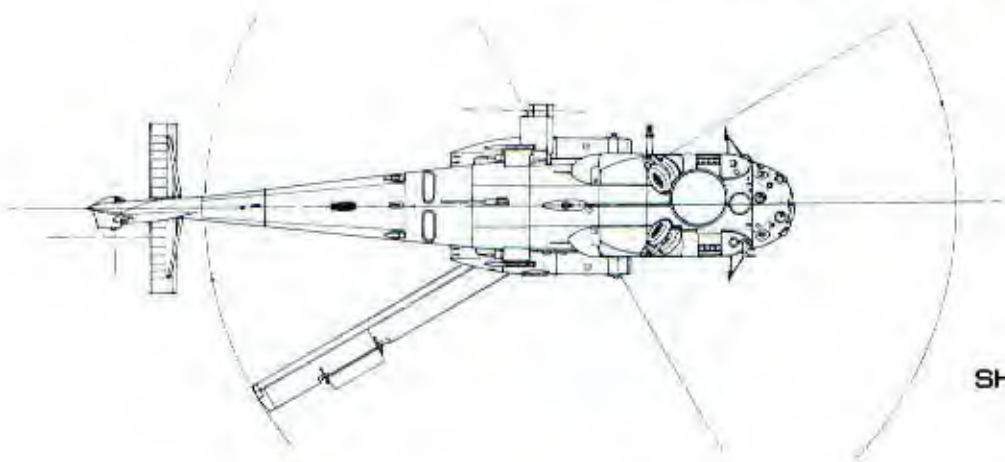
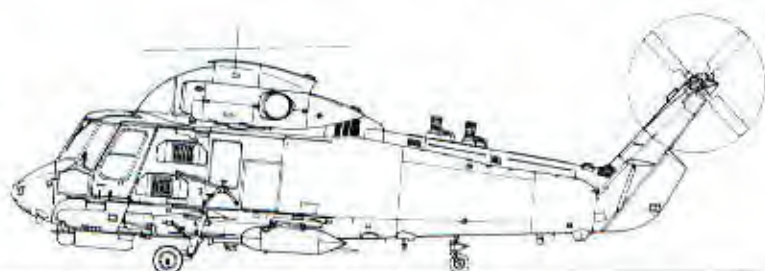
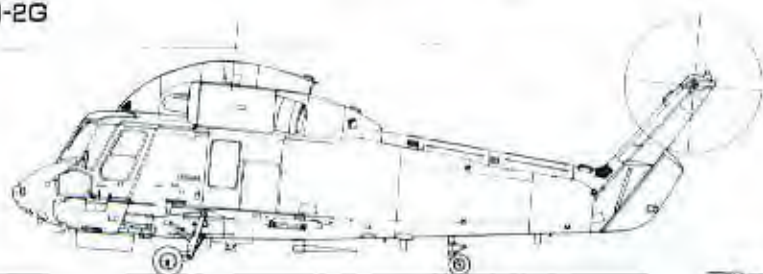
Photo: Hideto Asato

Photo: Yuji Doi

→ オリバー・ハザード・ペリー級フリゲイト，FFG-9ワズワースに搭載され，92年3月22日に厚木へ飛来したHSL-84のSH-2F（NW00/159758）。ペリー級のうち1，3～29番艦は着艦拘束装置（RAST）を装備しておらず，SH-60Bの運用は難しい。当初，これら初期型にもRAST搭載などの改修を施す計画だったが，経費削減のため16隻は海軍予備部隊（NRF）へ移管されている。3番艦に当たるワズワースもRAST未装備艦で，85年に太平洋艦隊のNRF-Pへ移管された。

S HUGHES

← 機首右下面にAAQ-16HNVS（ヒューズ暗視システム）と呼ばれるFLIRセンサーを追加装備したHSL-33のSH-2F（TF22/161914）で，後部胴体上にALQ-144赤外線ジャマーの台座がふたつ並んでいる。このほか，ALE-39チャフ/フレアー・ディスペンサーやAAR-47ミサイル警報受信機などの自衛電子機器を追加している。またARC-182UHF/VHF無線機には秘話機能が追加されており，最終型SH-2Gにもこれらの機器が継承される。

SH-2F 側面(左側)
SH-2F 上面
SH-2F 正面
メインローター

Drawing by Yukio Suzuki

リパブリックP-47D-27REサンダーボルト(第9航空軍/第509戦闘飛行隊)／REPUBLIC P-47D-27RE THUNDERBOLT (9AF/509FS)

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明 Kazuaki Koi
解説：菊地秀一 Shuichi Kiku

戦闘。グルグルとめまぐるしく回る時間。まるで，オレの鼻先でブンブンうなるプロペラみたいに。

時計。愛用のル・クルト……おやじのヨーロッパ生まれのプレゼントは，ジョージア様式のテラスの奥，セダー製デスクの2段目のひきだしに，イースタン・スタンダードタイム（アメリカ時間東部標準時）とともに置き去りにしたまま。替わりにオレが，西から大西洋を越えた。

時間。6年目に入った世界大戦。

で……，プロペラ。新型の。かふるわす空気には，ボルドーワインの香りが，ほのかにまじっている。

風は西からやってきて，"ジャグ"（P-47サンダーボルト）は，その中をわたっている。どうやら，神はオレたちを後押しする気らしい。もっとも，風と呼ぶには，こいつは少々太めにすぎるが。

それでもマックス・スピードはおよそ700km/h。誇れる数字だ。

わたっていく先は，地獄か天国か。オレたちにとって地獄は，やつらにとって天国だ。ああ，神よ。ウィオロンのためいきは，今日のような6月の一日にこそお似合いだ。

「レッド2より，キーワースリーダーへ，目標を確認」

詩的でない表現。あまりに。

2時の方向に，敵機行場。

右にバンク。中隊ともども。大きく旋回。

降下。単縦陣。

再び確認。太陽と雲はいずこに。

続けて降下。

「助けてくれ！　撃たれている！」

「レッド4へ，救援に向かう！」

「だめだ，離脱！　いや，ベイルアウトだ！」

不意に風が降ってきた。

太陽からの風。スワスチカ付きの。

メッサーかフォッケか。いずれにしても，太っちょのジャグよりは，風にふさわしい。

最後尾の1機がヒトラーとガーランドへのみやげものに。

グリーンリーダーはどこだ。援護の。全世界が知らないという，当の本人はやつら……ルフトバッフェ……のはずじゃなかったか。ところが，現にやつらは，ここにいる。8対1の劣勢をものともせずに，オレとジャグをひき肉とくず鉄にしようと，うかがっている。

アイゼンハワーは，連合軍の8,000機の運命と引き換えに，オレの小隊の4機を救ってくれるほどアマちゃんではない。分かりきったことだ。

目前，いや背後でケツをひっぱたくのは，見たところ連中のシュタフェル……この方面のルフトバッフェの1,000分の12

グルグルとめまぐるしく回る時間。まるで，オレの鼻先でブンブンうなるプロペラみたいに。戦闘。いのちのやりとり。

そうだ，プロペラだ。

うるさくつきまとう背後のハエを従えて，緊急出力……空の戦場での掟破り……だが，急上昇。そのあいだにもたて続けに被弾。

急上昇。時間が止まる。

"新しい短く太いプロペラは，P-47にすべての敵機をアウトドライブさせる能力をもたらす"……技術将校のうたい文句は，神の声。少なくともアイゼンハワーよりは。フロリダのおやじの別荘に招待するにふさわしい客だ。むろん，無事帰還できれば，というただし書きつきだが。

尾翼で空中に直立しているジャグ。中層にかかる雲を抜ける。

曇天の北フランスから，太陽のフロリダに向かって昇りつめるジャグ……オレの小隊はどこへ。雲海上にはだれもいない。

ノルマンディー上空……西へ……遠くからル・クルトがイースタン・スタンダードタイムを刻む音が聞こえてくる。ゆっく
ゆっくりと……生きている。

P-47D-27サンダーボルトの主要諸元：
12.43m，全長10.92m，エンジンP&W
-2800-59ダブルワスプ2,000hp/2,30
（水メタノール噴射時），最大速度690km
最大航続距離1,658km，武装12.7mm
銃×6または8，爆弾900kg（最大）。

（カラーリング・ワンポイント）
イラストは，アメリカの第9航空軍第40
闘航空群第509戦闘飛行隊所属のチェ
ー・バン・エッテン少佐の乗機。機体
チュラルメタル。無塗装による速度ア
効果があった。風防の前後はアンチグレ
オリーブドラブ。スピナー，先端（黄
のぞくプロペラ，カウリング前部，"LO
NO HANDS" のスローガン，コード
一，機番，垂直尾翼のヨコ帯が，いず
黒。大陸反抗時の連合国軍識別用のイ
ージョン・ストライプは，黒白。ノー
黄地に黒の薄物をまとった女性が描か
いる。なお女性の薄物は赤とした記述
るが，明度から黒と判断した。左翼下
スターマークがあるのに注意。また，"LO
NO HANDS" のスローガンを描いた
は数種類が伝えられている。おそらく
の違いによるカラーリングあるいは，
そのものの変化・交換によるものと推
れる。エッテン少佐の名は第9航空軍
ースリスト（5機以上のスコア）には
たらなかったが，45年4月撮影の乗機
真が残っているので，大戦を生きのび
算が高い。
（株式会社長谷川製作所，制作課の菅原
り資料を提供いただきました。この場
りてお礼を申し上げます。筆者）

Photo: NATIONAL ARCHIVES

【第18回】ジョージ E. プレディ／アメリカ陸軍

George E. Preddy

展開したのはブレディ少尉の所属する9PSで，3月17日のこと。7/8PSがダーウィン方面に移動してきたのは翌4月のことで，7PSは南方のバチェラー，8PSはストラウスに展開，9PSも49PG司令部とともにリビングストンへ移動している。

9PSによる最初の邀撃は3月22日のことで，日本軍戦闘機3機が南部のキャサリンを襲撃，P-40が邀撃に上がって1機を撃墜した。この後，3月28日，30日，31日，4月4日，25日，27日，6月13日，14日，15日，16日の10回，49PG(42年5月にFG=戦闘航空群，FS=戦闘飛行隊と改称)のP-40が出撃しており，日本機38機を撃墜，7機を撃破した。ブレディはこの期間中，日本機2機を撃破しているが，撃墜記録はない。

ダーウィン空襲はこの後，7月25日まで途絶えるが，ブレディに戦闘の機会はなかった。彼は7月12日，愛機"TARHEEL"とともに哨戒に上がったが，リビングストン基地のすぐ南にあるマントンダム上空で友軍機と空中接触，両機とも墜落した。ブレディは重傷を負いながらも脱出したが，もう1機のパイロットは脱出できず墜死してしまった。彼は10月までダーウィンの病院に入院，10月27日にカリフォルニア州ハミルトンフィールドへ戻ってきた。怪我は直ったものの，次の配属先は簡単には見つからず，ようやくニューヨーク州ミッチェルフィールドに司令部を置く1FC（第1戦闘軍団）麾下にあるボストンADW(防空航空団)へ配属された。

ボストンADWはニューイングランド地域の防空戦闘を担当する部隊だが，大西洋を越えてくる爆撃機が存在しない当時の状況では，予備役，あるいは訓練部隊に近い存在だった。ブレディはマサチューセッツ州ウエストオーバーフィールド基地に配属されたが，当然のことながら任務に満足せず，実戦部隊への転属を願い出ていた。

欧州戦線で初戦果を記録

欧州でも太平洋でも戦闘が本格化する中，優秀なパイロットはいくらでも必要なはずだ。その中で，ブレディに実戦参加の道が開かれなかったのは，空中衝突事故が影響していたと考えるのが普通だ。それでも彼は諦めず，オーストラリア時代の戦友ジャック・ドナルドソンを頼って，ウエストオーバーフィールドで訓練を行なっていた352FG/34FSへの転属を果たす。

34FSは1943年3月にリパブリックP-47Dサンダーボルトを初受領，ウエストオーバーフィールドで転換訓練を行なっていたが，それに先駆け飛行隊の指揮を任されたのがジョンC.メイヤー大尉であった。メイヤーはドナルドソンの紹介でブレディと会ったが，痩せて耳ばかり大きな"マウス"は，控えめな態度で，彼の知る戦闘機乗りのイメージとはかなりかけ離れていた。それでも，メイヤーはブレディの中に光るものを認め，サンダーボルトへの機種転換訓練に参加させている。

P-47Dを受領した34FSは5月に487FSと改称，同じく21FSから改称した486FS，そして328FSとともに352FGを編成していた。転換訓練は6月に完了，7月7日には大西洋を渡ってイングランドのボドニー飛行場へ展開した。352FGはここで8AF/ⅧFC/67FW（第8航空軍第8戦闘軍団第67戦闘航空団）麾下に入り，

CURTISS P-40E "TARHEEL" 9FS/49FG on 1942

迷彩は上面オリーブドラブ，下面ニュートラルグレイの標準タイプ。スピナーも機体と同色，文字類は白で記入されていた。問題の機首に描かれた龍は，残念ながら色の詳細は不明。

Illustration · Mototaro Hasegawa

9月9日からドイツを爆撃する爆撃機の護衛に出撃を開始した。この戦闘では，メイヤーと副長のディリング大尉がメッサーシュミットBf109を1機ずつ撃墜。さらに別のメッサーシュミットを2機の487FS所属機が共同撃墜した。

この後しばらく，487FSに空戦の機会がなかったが，11月末から再び戦闘が激化した。ブレディも11月26日の戦闘で，敵機をあと一歩まで追い詰めたが，機体故障で撃墜を断念している。そして，12月1日になってようやく初戦果を記録した。この当時，ブレディが搭乗していたのはレザーバック型サンダーボルト，P-47D-5-RE（HO-Y/42-8521）で，彼はこの日ドイツ中西部のライト上空でBf109を1機撃墜した。42年3月，ダーウィンで実戦参加してから21ヵ月目のことで，トップエースとしてはかなり遅い初撃墜であった。小柄で物静かなブレディが，この撃墜を契機にトップエースへの道を駆け登るとは，当時，飛行隊の誰も想像していなかったはずだ。

2機目の撃墜は12月22日のことで，今度の戦果はメッサーシュミットMe410双発戦闘機であった。さらに，44年1月29日にはフォッケウルフFw190を1機撃墜したが，帰路，ドイツ軍の高射砲に被弾して英仏海

上図と同じ機体P-40E「85」の左側。ニックネーム「TARHEEL」の文字のみ。

Photo : USAF

ビッグスコア（6機撃墜）を記録し，6本指でポーズをとるブレディ。

Photo : USAF

峡に墜落，ブレディは脱出した。替わりに愛機となったのはP-47D-5-RE "CRIPES A'MIGHTY"（HO-P/42-8500）で，3機撃墜の実績から機体コードに頭文字の「P」を使うことが許された。ただし，間もなくP-51Bへの転換訓練が始まっており，"CRIPES A'MIGHTY"では1機の撃墜も記録していない。

3機目の乗機はP-51B-10-NA "CRIPES A'MIGHTY 2nd"（HO-P/42-106451）で，4月までに改編を終えている。ムスタング飛行隊となった487FSは4月10日にベルギーでドイツ機7機を撃墜し，中々幸先のいいスタートを切った。ブレディも22日にユンカースJu88を共同撃墜，さらに5月13日にはBf109を2機撃墜してエースの仲間入りを果たした。さらに5月30日にBf109を2.33機（0.33機は3人による共同撃墜），6月12日に1機を撃墜して通算撃墜数は8.83機となり，地上での撃破4機を加え，ブレディは12.83機撃墜のダブルエースとなった。

5分間で6機撃墜

487FSは6月中旬にP-51Bからバブルキャノピーの P-51Dに改編しており，ブレディもP-51D-5-NA "CRIPES A'MIGHTY 3rd"（HO-P/44-13321）に乗り替えている。ブレディにとって，この#13321は最もラッキーな機体で，改編直後の6月20日に独マグデブルク爆撃に向かう爆撃隊を護衛，Fw190を単独で撃墜，さらにMe410をジェイムズ・ウッド少尉と共同撃墜した。続いて21日にもBf109を1機撃墜しており，11.33機と撃墜数だけでもダブルエースとなっている。

ブレディがスコアの上積みを図るのは，それから約1ヵ月後の7月18日から。この日，パーネミュンデ上空で352FGは40機ほどのMe410，Ju88と上空援護のBf109約20機と空戦を行ない，21機を撃墜した。味方の損失は2機のみで，ブレディもJu88 2機とBf109 1機を撃墜している。この戦闘で352FGの各機はMe410/Ju88編隊に向かって突進したが，ブレディは急降下してくるBf109を発見，直ちにこれを撃墜した。彼はそのままJu88編隊を追い，2機を相次いで撃墜しており，さらに2機に損傷を与えた。

少佐に昇進していたブレディは，8月6日のミッションで記録的な戦果を上げるが，それに先駆け7月21日にBf109 1機を共同撃墜，29日にBf109，8月5日にFw190をそれぞれ1機ずつ撃墜している。そして最良の日8月6日，ベルリン爆撃の護衛に同行したブレディはB-17編隊に襲いかかる30機ほどのBf109を発見した。

ホワイト小隊の2機を従えて背後から手近な敵機に接近したブレディは，一連射でこれを撃墜した。精強を誇ったドイツ空軍だが，第二次大戦も最終段階に入ると練度の低下が著しく，連合軍のパイロットは未熟なドイツ機を"ガッグル"（ガチョウ）と呼んでいた。このときの編隊もガッグルばかりだったようで，2機目のパイロットは急降下でムスタングを振り切れないと分かると，被弾もしないうちに機を捨て脱出してしまった。

2機を相次いで失いながら，Bf109は密集編隊を崩さずそのままB-17編

ブレディの相手はBf109だけでなく，Ju88やMe410といった機体も含まれた（右）。
Photos : KOKU-FAN

352FGの同僚、B.ワイスナー大尉（向かって左）と記念写真におさまるプレディ。
Photo: USAF

るのは、時間の問題と思われていた。

味方の対空機関銃で戦死

クリスマスを目前にした1944年12月16日、ドイツ軍はベルギー、アルデンヌの森で最後の攻勢に出た。航空支援を受けられない悪天候の中、アルデンヌの森を隠密裡に突破して米第8軍を分断、北部の要衝アントワープを奪還しようという奇襲作戦だった。指揮を執るのは西部方面軍最高司令官フォン・ルントシュテット元帥で、第5装甲軍、第6SS装甲軍を中核に、実に19個師団、20万名近い戦力が投入された。

後に"バルジの戦い"と呼ばれるこの戦闘で、ドイツ軍が圧倒的な優位を保ったのは悪天候が続いた最初の6日間で、天候が回復すると、連合軍はベルギーに対地攻撃部隊を進出させ、戦車狩りを本格化した。352FGもベルギー東部アシュのY-29前進飛行場に分遣隊を派遣。ルントシュテット部隊の背後を突くためルクセンブルクを経て北上を続けるジョージ・パットン中将麾下の米第3軍の戦術支援に当たった。

しかし、分遣隊がY-29へ進出すると、またしても濃い霧によって飛行すらできない状態が続き、クリスマスイブになってようやく天候回復の兆しが見えてきた。翌25日、プレディ指揮の10機編隊はY-29を離陸し、哨戒のためドイツのコブレンツ方面へ進出した。コブレンツ南方でBf109編隊と遭遇したプレディ編隊は、直ちに戦闘に入り11機を撃墜した。その中にはプレディ自身による2機も含まれており、通算の撃墜数は26.83機となった。戦闘を終えたプレディは、ウイングマンのジェイムズ・カーティ中尉とともにベルギー方面へ戻ったが、途中で479FGのジム・バウチャー中尉が編隊に加わっている。

プレディ編隊がベルギー東部、リエージュの南方に達した時、眼下に敵機数機を発見した。プレディはバウチャーとともに、樹木をかすめるほどの超低空でそのうち1機のFw190を追った。プレディもブリーフィングで注意を受けていたことだが、当時リエージュ付近には米陸軍第12対空群が展開、防空態勢を固めていた。このとき、Fw190を狙って対空機関銃が火を吹いたが、追随していた2機のムスタングは図らずも激しい砲火の中に突入、12.7mm機銃弾を浴びてしまったのだ。

バウチャーは急上昇して、高度1,000ftで無事機外へ脱出できた。しかし、プレディの"CRIPES A'MIGHTY"はシャンデル（斜め宙返り）によって離脱を試み、途中で脱出のためキャノピーを投棄したものの、そのまま機首を下げてクラッシュ・ランディングのような状態で地上に激突した。地上部隊の兵員がまだ原形をとどめるムスタングへ駆け付けたが、プレディはコクピットの中で銃弾2発を身体に受け、すでに事切れていた。

プレディ戦死の報を聞いたメイヤーは、「航空群の魂は致命的な打撃を受けた」と語り、受けたショックを隠さなかった。彼の死から2日後の12月27日、352FGはドイツ機17機を撃墜、黄泉路へ旅立つ戦友への手向けとした。航空学生時代の不時着事故、P-40での空中衝突、そしてドイツ軍高射砲によるP-47D被撃墜と、プレディはいくつもの危機を乗り越えてきた。しかし4度目には彼の命運も尽きたのか、友軍による誤射で最期を迎えた。

不運、非運といってプレディの死を語ることは簡単だが、命を賭した空戦士にそんな言葉は相応しくない。"マウス"と呼ばれた病弱な少年は、人一倍の努力によってアメリカを代表するトップエースとなった。豪放な戦闘機乗りのイメージとは正反対に、はにかんだような微笑の似合う無口な青年は、26回目の誕生日を向かえることはできなかった。しかし、親友であり、上官であり、最大のライバルでもあったメイヤーは、「照準器を通して見た中で、彼は最高の戦闘機パイロットだった」と最大の称賛を贈る。

また、487FSでともに戦ったビル・ウィスナー（最終撃墜数21機、うち5.5機は朝鮮戦争で記録）も、「彼は恐れを知らない生まれながらのパイロットで、空では常に正確な判断を下し、ミスを犯したのを見たことがない」と思い出を語る。ジョージ・プレディは撃墜記録でガブレスキーに届かず、また米軍人最高の栄誉である議会名誉勲章も授与されなかった。しかし、これらの賛辞だけで、彼の空戦士としての価値は十二分に証明されている。